FB2book.com

SHOUT
SHARE
IT

- Александр Гарнаев
  - Об авторе и книге
  - ПРОЛОГ
  - ПРЕОДОЛЕНИЕ
    - ВСТУПЛЕНИЕ
    - ЧАСТЬ ПЕРВАЯ
    - ЧАСТЬ ВТОРАЯ
    - ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ
    - ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Александр Гарнаев
Аэроузел-2

Об авторе и книге

Анатолий МАРКУША:

Кое-что надо пояснить сразу: пятьдесят лет назад я робко постучался в двери только-только создававшейся в ту пору Школы лётчиков-испытателей Министерства авиационной промышленности. Спустя два года, в первом выпуске, я с отличием закончил Школу, и с этого времени всё происходящее в городе Жуковском приобрело для меня особый смысл и значение. Жуковский представляется мне знаковой точкой, отражающей всё происходящее в мире авиации, к которому я принадлежу с довоенного времени. Вполне вероятно, что написанное далее покажется Вам необъективным – и это будет справедливо... я думаю: объективной любовь не бывает!

Перед Вами, читатель, удивительная книга, написанная известным лётчиком-испытателем, человеком яркой судьбы Александром Гарнаевым, сыном знаменитого лётчика-испытателя, Героя страны – Юрия Гарнаева. О родстве я упоминаю не случайно, не зря. Ради чего – узнаете из книги. В ней живой сын встречается с, увы, покойным отцом...

Удивительность книги я вижу не в блистательно точном изображении сложнейших полётов, не в честном признании собственных пилотских промахов и ошибок, а в выходе, если можно так сказать, за пределы событий небесных, в проникновении в глубь проблем общечеловеческих. Надо ли доказывать – ответить на вопросы: для чего я родился? что есть счастье? или – любовь? равно как и – искусство? – нет возможности, эти вопросы вечные, и большинство людей не утруждает себя попыткой ответить. А зря! Пусть Вам не удастся сделать и шага вперёд, важен не столько результат, важно – стремление! Важна работа мысли, усилия души. И Александр Гарнаев такую попытку совершает с откровенностью порой поразительной.

Александр Гарнаев никак не укладывается в рамки пытливого лётчика, блистательного пилотажника, авиатора, так сказать, широкого профиля. Он размышляет о жизни с высоты, на которой люди летающие становятся непременно особенными людьми. Знаю, рискованных профессий на свете много – хоть высотники-монтажники, хоть каскадёры или цирковые... но лётчик-испытатель, как никто другой, отрываясь от грешной нашей земли, обретает с в о б о д у. В его руках сама жизнь и смерть, и вся ответственность за благополучный исход полёта лежит на нём.

Трижды перечитав «Аэроузел» и «Аэроузел-2», я с удивлением обнаружил, что какие-то страницы доходят до меня не сразу: читаю и до того волнуюсь, меня просто колотит нетерпение узнать, чем же закончилась та или иная ситуация, что же будет… Не часто приходилось мне прежде так с о п е р е ж и в а т ь с автором.

Книга – исповедь хорошего человека обращена не только к его коллегам-лётчикам, она адресована всем мыслящим, порядочным современникам

ПРОЛОГ

Не стоит жить без большой созидательной Цели. Жизнь без этого – сплошь суета и самообман.

Целью может быть разное – от самой высокой мечты о сотворении Великого до простого желания спокойного жизненного благополучия (но, опять-таки, благополучия – не в качестве самоцели, а во имя чего-то ещё, во имя – пусть не твоего, но кого-то из рядом идущих – Созидания). Главной же целью всё-таки всегда должно быть именно Созидание: любой индивидуум в конечном итоге обязан произвести благ больше – намного больше! – чем потребить. Более того, всему им произведенному надлежит быть не бессистемно разбросанным, а непременно служащим очевидному прогрессу, продвижению вперёд всего общества, в котором проходит его жизнь.

В таком мироощущении, по тем или иным канонам, проповедуемом различными религиями, стоит жить и трудиться в любое время. Но особенно – сейчас, когда у нас отняли (только не будем заниматься поиском виновных!) большинство из двигавших нами раньше верований. И очень многие вдруг стали заполнять образующуюся пустоту плодами примитивного самообмана. Начали суетно гоняться за теми поверхностно видимыми атрибутами бытия, которые и изобретены-то изначально были для того, чтобы вовлекать в пожизненную круговую гонку за ними людей, необразумленных собственным осознанием Добра и Зла.

Впрочем, те верования, что двигали нашими людьми раньше, вероятно, никто ни у кого и не отнимал. Какие-то из них, будучи уже в основе своей задуманными с червоточинкой, рухнули сами собой. И теперь нам приходится оплачивать старые – неважно, свои или чужие – наши общие прошлые грехи. Как там было сказано у Булата Шалвовича Окуджавы?...

Я знаю этот мир не понаслышке:
Я из него пророс,
Но за его утраты и излишки
С меня сегодня спрос.

Описанные в данной книге сюжеты довольно сильно разнятся – и по времени действия, и по окружающей обстановке... но объединены одной Большой Целью: желанием Человека – Летать! Мечтой, пронесённой и проносимой через поколения.

Место действия у многих из описанных историй – подмосковный аэроузел близ города Жуковский, крупнейший российский лётно-испытательный центр, на котором за все годы его существования сплелось в тугой драматичный узел огромное

множество человеческих судеб, падений и величайших взлётов... А потому и первая проба пера автора в своё время вышла под названием «Аэроузел».

Но полёты продолжаются!

И теперь перед читателем – доработанный и дополненный «Аэроузел-2».

ПРЕОДОЛЕНИЕ
Исповедь лётчика-испытателя

ВСТУПЛЕНИЕ

Рождалось сие произведение, от начального замысла и до (ещё не наступившего?...) завершения болезненно и долго – как крик души, вопль памяти, в основном в адрес тех людей, которые сами на этом свете уже ничего не прокричат. А через мою авиационную жизнь – с ранней аэроклубовской юности и дальше, от военного лётного училища и до нынешней лётно-испытательной работы – их прошло очень много.

До меня вдруг дошло: большинство из незаурядных парней, которые, как-то раз взлетев, улетели от нас навсегда, неотвратимо забываются теми, кто остаётся жив-здоров. Возникло острое чувство собственной вины, и я понял: только письменное увековечение хотя бы некоторых из тех пилотов и их последних полётов принесёт мне облегчение. Я должен отдать им долги!

Так появились первые главы, описывающие различные события из разных периодов моей авиационной жизни.

В процессе же этой работы я понял, с одной стороны, что люди и события, о которых я пытаюсь рассказать, воспринимаются мной сквозь призму осмысления жизненного пути их предшественников. И одним из таковых олицетворений, с моей точки зрения, стал мой отец, лётчик-испытатель Юрий Александрович Гарнаев (он погиб 6 августа 1967 года в полёте на вертолёте МИ-6 при выполнении Государственного задания во Франции). По этой причине я решил в ходе своего изложения приводить описания некоторых периодов его жизни и событий, следуя его автобиографической книге «Проверено на себе». А, коль скоро его биография оказалась весьма типичной для его поколения: тут и война, и лагеря ГУЛАГа..., решено было добавить кое-что и из рассказов его друзей, и материалов НКВД...

С другой стороны, для меня становилась всё более очевидной связь между непосредственно касающимися меня событиями и более масштабными явлениями – как внутри моей родной великомученицы России, так и за её пределами. Поэтому появилась необходимость, наряду с простыми описаниями и хронологическим изложением эпизодов из своей жизни, излить на бумагу изрядную долю более общих рассуждений, без которых многое оказалось бы недосказанным.

Предваряя своё повествование, я хотел бы отдельно

обратиться ко всем моим коллегам и одновременно самым строгим судьям – пилотам.

Я благодарен всем Вам, и ныне живущим, и тем, кто уже покинул нас, за те – и в прямом, и в переносном смыслах – неземные качества, которые Вы несёте в своей душе. Постарайтесь их не терять. А заодно прошу у Вас прощения за некоторые излишества в детализациях терминов, описаниях эмоций и в чём-то прочем – ведь без этого, говоря лишь в нашей обычной, «по-лётчески» конкретной манере, мы остаёмся непонятыми людьми обычными, нормальными – земными… Точно так же, как, одев, словно рыцарские доспехи, высотно-компенсирующее снаряжение, и даже опустив затем на глаза тёмный светофильтр защитного шлема, мы начинаем и по виду и по духу своему производить впечатление оторванных от всего мирского, возвышенных существ. Но лишь ох как мало, кто из окружающих при том может догадаться о степени нашей обострённой незащищённости от земных передряг, к которым проблемы наши небесные добавляются лишь совсем небольшим «довеском»!

Здесь невозможно перечислить персонально всех людей, благодаря кому мои литературно-творческие муки дошли до какого-то логичного завершения…

Это, прежде всего, – мои коллеги, которых в большей или меньшей степени затрагивает всё здесь изложенное. Их список немал, а, начав называть отдельные персоналии, поневоле можешь оказаться в неловком положении по отношению к остальным, неназванным… Это и научивший меня по-русски говорить, писать и, наверное, мыслить человек – моя школьная учительница литературы и русского языка Эльвира Ивановна Капустина, помогшая и отредактировать данное повествование. Это и мой родной брат Станислав Гарнаев, свято пронесший память о нашем отце, его дух через всю свою, также отнюдь не лёгкую, жизнь. И все мои лётные инструкторы, о которых я непременно ещё расскажу подробнее… Многие из тех людей упомянуты персонально, дух же остальных витает во многих написанных строках.

В книге использованы фрагменты из дневников, воспоминаний друзей Ю.А.Гарнаева и его книги «Проверено на себе».

Каков же жанр всего получившегося? Мемуары? Этот избитый термин мне претит. На роман рукопись моя, пожалуй, не тянет. Тогда определим его словом, стоящим в заголовке.

Итак – Исповедь…

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

Мы будем счастливы только тогда,
когда осознаем свою хотя бы и самую
скромную роль. Только тогда мы сможем
жить и умирать в мире. Ибо то, что
придает смысл жизни, придает смысл и
смерти.
Антуан СЕНТ-ЭКЗЮПЕРИ

РАЗМЫШЛЕНИЯ

Самое главное для меня сейчас – преодолеть страх перед неподвижно лежащим напротив меня чистым белым листом!

Страх ответственности. И в то же время – боязнь, недосказав что-то, оказаться неправильно понятым...

Рядовой тёмный зимний вечер на нашей основной командировочной испытательной авиабазе, на Нижнем Поволжье... В который уже раз во внезапно нахлынувших воспоминаниях приливает желание рассказывать и рассказывать... И вместе с тем возникают прагматичные «но» – а стоит ли? Как рассказывать-то?

Так ли, как это делает мой старший товарищ, наш «флаг-штурман» Леонид Степанович Попов: изливать из души святая святых, описывая образы погибших товарищей (которых у многих из нас прошло по жизни не меньше, чем у ветеранов любой из войн)? Или, наоборот, как это делал мой отец – описывать собственную жизнь и события в ней, а уж через своё восприятие – всё остальное и всех остальных?

Конечно, мне в различных смыслах очень близок путь отца, и литературный, и жизненный. Ему не очень повезло: до своего пятидесятилетия он не дожил ста тридцати трёх дней. И всего двух месяцев – до 50-летнего юбилея своей искренне, несмотря на все наносившиеся ему жестокие удары, любимой Родины (хотя и говорил уже априори об этом факте как о свершившемся).

А впрочем, может быть и повезло: ему так и не досталось

самого мучительного испытания – тяжёлой минуты пенсионного прощания со штурвалом. Он сжимал органы управления в руках и продолжал ими работать до самой последней секунды, когда близ городка Ля Ров на юге Франции его многотонный вертолёт МИ-6, потерявший управляемость из-за разрушения хвостовой балки, уже плюхнувшись было вынужденно на более или менее удачную площадку сверху плоскогорья, вращаясь, сорвался с обрыва, обрушился вниз на пылающий в ущелье лес и горел там ещё почти пять часов...

Говорит Юрий ГАРНАЕВ:

Не так давно один хороший мой знакомый спросил:

– Юрий Александрович, а ты ведёшь дневник?

Этот вопрос застал меня врасплох. Помню, в школьные годы я вёл дневник, пытался даже писать стихи и, как все мои сверстники тех юных лет, мечтал лишь о чём-то возвышенном. Но суровая действительность жизни изменила ход событий, и дневники свои я забросил.

Правда, уже в зрелые годы, возвратясь из Парижа, где я участвовал в XXVI Парижском салоне авиации и космонавтики, – пройдя на вертолёте почти бреющим полётом по многим странам Европы: Польше, Германии, Дании, Голландии, Бельгии, Франции и полный впечатлений от этого перелёта, – я решил написать путевые заметки, которые назвал «Над крышами Европы».

Когда я явился со своей рукописью к одному компетентному человеку, он, просматривая её, с улыбкой сказал:

– Да, видно, и Гарнаев уже собрался на пенсию, коли начал заниматься писаниной.

Это замечание, сказанное, возможно, в шутку, кольнуло меня в сердце. Неужели уже пенсия?

Как быстро пролетели тридцать лет лётной работы, и как жалко выпускать из рук штурвал самолёта! Но жизнь не останавливается. И эта тяжёлая для меня минута не за горами.

Поэтому и зародилась у меня мысль донести до молодого читателя некоторые эпизоды своей жизни. Ведь это не только моя жизнь – это биография сотен тысяч ровесников Октября, которые появились на свет в грозные годы и которые вместе со своей страной прошли через горнила всех испытаний. Многие из них не дожили до сегодняшних дней, отдав свою жизнь в Великой Отечественной войне, чтобы отстоять завоевания своих отцов. Ровесники Октября в рядах трудовых бойцов строили первое государство социализма, восстановили его из руин после смерча войны.

Мне повезло. Я дожил до 50-летнего юбилея своей Родины, будучи её ровесником. Я был участником её великих свершений, я

стал свидетелем её триумфа. Моя история – это история многих.

Маленький домик на окраине небольшого городка Балашова, занесённого зимой снегом, а летом прекрасного тем, что расположен он на берегу реки Хопёр, в который мы, ребятишки, ныряли с ранней весны до поздней осени, а после ледостава катались на льду, приделав на дырявый валенок вместо коньков деревяшки.

Правда, весной тихий Хопёр становился неспокойным, выходил из берегов, и по нему с шумом и треском шли льдины, на которых мы старались прокатиться, рискуя свалиться в воду. Проходил лёд, и Хопёр разливался, затапливал низкие места, но через две недели вода входила в берега, и он снова становился кротким. Это запомнилось на всю жизнь.

Ещё запомнилось постоянное ощущение голода. Суровые годы переживала молодая Советская республика, окружённая кольцом блокады.

Балашов находился в стороне от главных событий, но армия Деникина, свирепствовавшая в тех краях, зацепила и его. Несколько раз переходил Балашов из рук в руки – город простреливался насквозь, и много зданий было разрушено артиллерийской перестрелкой.

Плохо было с продовольствием, родители наши из сил выбивались, чтобы прокормить нас, детей, а мы, маленькие, не понимали этого и просили есть. Но, наконец, отгремела канонада. И только разрушенные здания пустыми глазницами окон напоминали о недавних сражениях.

Лучше стало и с продовольствием. Открылись магазины, ларьки, большой базар. Против нашего дома открыли колбасную. Я часто стоял около её двери и смотрел, как толстомордые колбасники развешивали круги только что изготовленной колбасы.

Однажды один из них, обращаясь ко мне, сказал:

– Ну, голь перекатная… Спой «Интернационал» – дам колбасы.

Я знал слова «Интернационала». Его научил меня петь мой дядя Ваня – красногвардеец. И я запел:

Вставай, проклятьем заклеймённый,
Весь мир голодных и рабов…

Колбасники схватились за животы и начали гоготать. Мне было непонятно, почему они хохочут. Ведь я так старался…

И ещё в память врезалось одно незабываемое событие.

Мать вела нас с сестрёнкой к бабушке, сама торопясь на вечернюю работу. Была холодная зима 1924 года. Январская метель, разгулявшись, занесла узенькие балашовские улочки, и мы через силу пробивались сквозь сугробы. Навстречу нам, согнувшись

от ветра, шёл мужчина. Поравнявшись с нами, он остановился и окликнул мать. Это оказался наш знакомый. – Валя, – сказал он, обращаясь к матери, – какое несчастье! Умер Ильич, Ульянов... Что же теперь будет?

Мать охнула и заплакала. Мы с сестрёнкой не могли понять, кто такой Ильич и почему плачет мать.

Когда мы пошли дальше, я начал приставать к матери:

– Мама, кто такой Ильич? Наш родственник?

Девичья фамилия матери была Ульянова.

– Нет, сынок, не наш родственник, но это такой человек, что его знали все, – сказала мать.

Конечно, я ничего не понял из её слов, я был ещё слишком мал для этого...

Этими смутными воспоминаниями начиналась моя жизнь...

1967 г.

Но не эгоистичен ли, не субъективен ли выбранный отцом в его книге путь изложения?

Вспоминаю свой альбом курсантских фотокарточек – разные моменты из самых бурных лет моей жизни. Но всё окружающее на тех карточках – лишь фон, а центральное место на фотографиях занимает мой «облик». И вот теперь – мучительное осознание собственной ненужности: ведь я точно помню, что здесь, например, рядом со мной, на плацу у казармы, стоял Шурик Плешаков. Но он не вошёл в формат при печати, а негатив не сохранился.

И зачем мне теперь смотреть на эту фотографию, если только на этой неделе я узнал, что Шурик – далеко не первый из моих однокашников – погиб в полёте на МиГ-29, взлетев по команде «Воздух» из боевой готовности в дежурном звене на одном из германских аэродромов Западной группы войск! А я вот сижу здесь – живой и невредимый. Сижу и пишу, несмотря даже на то, что ещё вчера, 7 февраля 1990 года, в очень плохую погоду с большими трудностями «уселся» на запасную полосу на опытной машине. В испытательном полёте на ней разрушился двигатель и этому сопутствовал целый ряд других отказов: части электрической системы, бортового навигационного комплекса, опытной электронной индикации...

Впрочем, с другой стороны, нет для меня книги дороже отцовской «Проверено на себе». Нет ближе слов, чем каждое из обострённо мной воспринимаемых в написанных отцом строках о его жизненных событиях, и через них – о его товарищах, уже ушедших или живых, о радостных или драматичных случаях. Из

этого, пожалуй, и складывается История: если не всего Человечества, то, по крайней мере, Авиации и просто – Нашего Времени.

Да, пожалуй, этот путь мне ближе… Решение принято: я попытаюсь пойти им же! Не претендуя, впрочем, при том на роль лермонтовского Печорина, в адрес жизнеописания которого было ещё в прошлом веке сказано:

«История души человеческой, хотя бы самой мелкой души, едва ли не любопытнее и не полезнее истории целого народа, особенно когда она – следствие наблюдений ума зрелого над самим собою и когда она писана без тщеславного желания возбудить участие или удивление».

Но с чего же начать?

Не буду мудрствовать лукаво. В который уже раз за многие проведённые в этих степных приволжских краях месяцы – порой по восемь в году – я вспоминаю свой первый полёт здесь в октябре 1987 года. Тогда я, всего лишь через четыре месяца после выпуска из Школы лётчиков-испытателей Минавиапрома, приехал впервые на этот военный аэродром, чтобы выполнить несложное, но одно из первых моих целиком самостоятельных заданий: перегнать боевой самолёт на базу. В тот момент здесь «отсиживали» свой командировочный черёд мои старшие коллеги – лётчики-испытатели Виктор Васильевич Рындин и Роман Таскаев.

Сразу же после моего приезда сюда наш базовый аэродром в моём родном Жуковском надёжно прикрыло густым туманом. И я, как говорится, «крепко засел».

Прошло несколько дней бездействия, и Роман, напрягши свои немалые пробивные дарования, организовал мой первый испытательный полёт на этом аэродроме. Но для этого, как и везде, необходимо было пройти через ряд формальностей: оформить документально протоколы сдачи мной всевозможных зачётов на предмет допуска к полётам, организовать облёт района испытательных полётов… Правда, с последним мероприятием вышла заминка: все наши самолёты здесь были «боевые», то есть одноместные истребители, предназначенные только для полётов по конкретным программам испытаний. И найти положенную для такого облёта двухместную «спарку» не представлялось возможным.

Тогда Роман каким-то чудодейственно-гипнотическим способом сумел доказать здешним командирам-военачальникам, что ту же задачу можно «легко» решить иначе – в парном полёте на двух боевых самолётах, где я пойду ведомым, а он, в качестве ведущего, проведёт меня по всему району полётов. На этой

авантюре они и порешили.

И вот я, включив форсаж, взлетаю и в паре с Романом поднимаюсь в воздух... Обычный, довольно простой испытательный полёт «третьей степени сложности». При этом всего четыре «мелочи» усложняют мне жизнь:

– во-первых, как и задумано, я впервые поднимаюсь в воздух на данном, доселе незнакомом мне аэродроме;

– во-вторых, я первый раз лечу ведомым в строю после почти трёхгодичного (ещё со строевой части ВВС) перерыва в групповых полётах;

– в-третьих, это мой самый первый вылет на совершенно новом для меня типе самолёта, одноместном истребителе-бомбардировщике МиГ-27М;

– в-четвёртых, все вышеперечисленные обстоятельства, как-никак, сопряжены с реальным, пусть и всего лишь «третьей степени сложности», но испытательным заданием.

Почему-то именно этот полёт вспоминается сейчас... Быть может, из-за столь колоритного букета сопутствовавших обстоятельств... А возможно, и из-за имевшего в нём место курьёза: выполняя, кроме всего прочего, роль моего «гида» в облёте нового района, Роман после выполнения основного задания стал «водить» меня в паре по прилежащим к аэродрому зонам и по радио комментировать характерные ориентиры. Но по причине того, что на этой «точке» была принята уникально сложная система радиообмена, предусматривавшая множество переходов на различные радиоканалы, то я в какой-то момент «потерялся» на связи, прослушав очередной переход на иной канал.

И вот я лечу в составе пары, дисциплинированно «держа крыло» виражащего впереди ведущего, и с большим удивлением прослушиваю в эфире... тишину! А в это время он, на другом радиоканале, даёт подробные пояснения мишенной обстановки низлежащего полигона...

Решено!

Тот полёт и будет моей точкой отсчёта. Постараюсь попредметнее изложить всё, что волнует меня, что было до него и будет после. Не уверен, что есть смысл всегда строго следовать хронологической последовательности изложения, порой стоит руководствоваться последовательностью ассоциативной.

Буду говорить о том, что переживаю, увязывать это с уже пережитым. Временами буду мысленно возвращаться в более или менее отдалённое прошлое в той последовательности, в которой, вследствие тех или иных обстоятельств, вспыхивает моя память и незаживающие на ней раны.

Пожалуй, на данный момент такой порядок изложения импонирует мне в наибольшей степени. Попробую ему следовать.

Посмотрим, что получится...

февраль 1990 г.

ПЕРВЫЙ САМОСТОЯТЕЛЬНЫЙ

Юрий ГАРНАЕВ:

В памяти каждого лётчика на всю жизнь остаётся незабываемая дата – день первого самостоятельного вылета. С благодарностью помнят лётчики и фамилию своего первого инструктора. Такой день запомнил и я.

17 июня 1937 года, рано утром (полёты начинались с рассветом) инструктор Малахов, сделав со мной два контрольных полёта по кругу и зарулив на линейку, вдруг расстегнул привязные ремни, выключил мотор, вылез из кабины и, стоя на крыле около меня, сказал:

– Полетишь сам – смотри у меня! – и, погрозив пальцем, спрыгнул на землю.

Одним глазом я косил, глядя на его спину, пока он, как будто равнодушно, отходил от самолёта к посадочному "Т", другим уже видел, как мои товарищи, тоже курсанты, тащат и укладывают на сиденье инструктора мешок с песком для сохранения привычной центровки. Наконец я вижу, как механик, запустив из передней кабины двигатель, соскочил на землю и, приветливо махнув мне рукой, отбежал в сторону. У правого крыла стоит мой товарищ Яша Сафронов. Он должен сопровождать меня, пока я вырулю на линию исполнительного старта. Все эти приготовления проходят как во сне.

И вот уже надо действовать самостоятельно. Не видно в передней кабине инструктора, не слышно в ушах привычного: «Выруливай, взлетай». Я вижу, как он повернулся ко мне спиной, как будто ему совершенно всё безразлично, – но мы уже изучили его хитрость: едва самолёт тронется, он тотчас же повернётся и будет внимательно за ним следить. А сейчас своим деланным равнодушием он старается вселить в меня уверенность.

Ну что же, пора действовать самому.

Я подруливаю к линии исполнительного старта и, подняв руку, прошу разрешения на взлёт. Стартёр протягивает белый флаг в направлении взлёта, что означает: «Взлёт разрешаю» – в то время самолёты ещё не были оборудованы радиостанциями. Яша

Сафронов, приложив руку к шлему, дублирует разрешение на взлёт.

Я увеличиваю обороты двигателя, маленький У-2 катится по земле. Привычным движением ручки от себя я поднимаю ему хвост в линию горизонта, небольшой разбег – и самолёт в воздухе.

Я один! В передней кабине никого нет! Я один в воздухе вместе с самолётом, которым сам управляю! И это не мечта, а действительность – я, простой токарь управляю самолётом!...

17 июня 1937 г.

Александр ГАРНАЕВ:

Всё было обычным. Как и во все предыдущие дни, позавтракав ещё до восхода солнца всей эскадрильей в лётной столовой, мы построились и пошагали по пересохшей, растрескавшейся азербайджанской земле на аэродром.

То, что во время вчерашней предварительной подготовки я увидел рядом со своим позывным в плановой таблице, помимо обычных синих «яиц», обозначавших контрольные полёты с проверяющими, ещё и маленький красный кружочек – запланированный самостоятельный полёт по кругу – меня, конечно же, волновало. И сомнение: «А вдруг не смогу?» – в глубине душонки тоже копошилось. Но над ставшим столь привычным распорядком эти чувства не превалировали.

Всё было обычным...

Четыре недели назад (когда мне ещё не исполнилось и семнадцати) я впервые со своим инструктором Александром Ивановичем Рыжковым поднялся с аэродрома Сальяны на учебном реактивном L-29 в знойное небо южного Азербайджана – суровой части этого края, озаглавленной на полётных картах как «Муганское плато». Всё казалось чуждым: и безжизненный «лунный» ландшафт под крылом, и это казавшееся тогда столь непростым искусство управления летательным аппаратом... И то, что в разгар лётного дня, прикоснувшись неосторожно к разогретым на солнце металлическим частям самолёта незащищённой рукой, ты чувствовал почти ожог.

Потом Рыжков уехал в командировку, и нас, его экипаж, взялся «вывозить» командир звена майор Куценко. Летали почти каждый рабочий день. Курсанты постепенно осваивались, привыкая и к жаре, и к внезапно налетавшим пыльным бурям, придумывая помогавшие преодолевать все невзгоды и лишения шутливые кличи-кричалки: «Пирсагат – оазис! По... боку ветер!»

Любимым же «скреплённым» выражением Константина Анатольевича Куценко в адрес подчинённых курсантов было:

– Вы, б... , меня всю жизнь помнить будете!

Да, запомнили на всю жизнь: мешкообразного телосложения

человек, с головой, по его собственному выражению, растущей без шеи – прямо из плеч – и густым ёжиком коротко стриженых волос на ней, с утрированной, ничего не имеющей общего с его истинным характером, напускной грубостью. В моём нынешнем восприятии он относится к той категории Личностей, о которых я могу говорить и писать только с большой буквы – мой Инструктор.

Всю последующую жизнь и поныне меня мучает чувство невозможности в полной мере выразить свою признательность тем людям, которые на разных этапах вылепливали из меня Человека Летающего. Профессионально. Говорить этим людям просто слова благодарности – банально, сантименты им чужды в принципе. Дарить подарки – разве это важно?...

... И вот я «выбрал» положенный на L-29 минимум вывозных полётов. Меня запланировали самостоятельно!

Тот лётный день начался с контрольного полёта. Мой проверяющий – начальник политотдела подполковник Бархатов (несмотря на его, веявшую и в те времена отчуждённостью от истинных летунов должность, он казался нам неплохим мужиком; мне же особенно импонировала его очень нетипичная для большинства пилотов приверженность к парашютным прыжкам). А сразу же после того полёта и совсем короткого – в пару напутственных слов – послеполётного разбора, майор Куценко послал меня усаживаться в стоявший с завязанными в задней кабине ремнями (под полёт одного лётчика) самолёт.

А когда, сидя в передней кабине, пристегнув и старательно затянув по всем правилам привязные ремни парашюта и катапультного кресла, я запросил по радио у руководителя полётов («РП») запуск, через борт мне под нос просунулся огромный кулачище нашего «Куцего»:

– Ты ж смотри, не опозорь мою фамилию! И свою!

Фамилию я позорить не собирался – ни свою, ни его.

Запуск... Руление... И всё-таки странно, даже смешно: в задней кабине никого нет и оттуда не раздаётся никаких команд.

Я, нажав кнопку внутрисамолётного переговорного устройства («СПУ»), даже «проверил внутреннюю связь с инструктором». Самопрослушивание в наушниках есть, а в ответ – молчание. И при этом всё окружающее продолжает казаться точно таким же обычным, как и все дни перед тем.

Пропуская садящийся самолёт, я встал перед полосой в ожидании «добра на взлётную». Справа – вышка РП, и на её балкончике прильнул к теодолиту один из курсантов, «дежурный наблюдатель за выпуском шасси».

Так ведь это же Гудок! Мой лучший друг и земляк Игорь

Гудков, с которым мы неразлучны ещё с тех пор, когда, будучи школьниками, проходили военкоматовские комиссии! А теперь мы оба – в экипаже у Куценко.

Вижу, как Игорь направил теодолит в мою сторону – так вот с кем я поделюсь переполняющей меня радостью! Я, задевая о прозрачный колпак фонаря, стал из кабины неистово махать ему рукой. И тут же услышал по радио резкий окрик РП:

– Ну, ты ещё там помаши!...

Моё настроение тут же омрачило чувство страшной вины за столь чудовищную недисциплинированность в такой ответственный момент... А в наушниках уже рявкает следующая строгая команда:

– Занимай взлётную!

Разбег, отрыв и... Вместе с улетевшей вниз бетонной твердыней уплыли, стали совершенно далёкими и мелкими все «те» – земные – проблемы и эмоции.

Так же точно я «ухожу» от них в каждом последовавшем полёте с тех пор и по сей день. И безумно облегчающая душу короткая мысль-фраза: «Вот я – дома!» – мгновенно пронзает моё предельно занятое на каждом взлёте внимание одновременно с клацаньем замков убранного шасси... А уж после посадки опять тяжким бременем наваливаются проблемы земные. Но это – намного позже.

... Круг, заход, расчёт, посадка. Всё опять казалось обычным. А потом я, как положено, подошёл к Куценко и, отдав честь, доложил:

– Товарищ гвардии майор! Курсант Гарнаев выполнил первый самостоятельный полёт по кругу. Разрешите получить замечания.

Он просто пожал мне руку, и я стал угощать всех вокруг папиросами «Казбек». Нам всем давно была известна авиационная традиция угощать после первого самостоятельного вылета сначала инструктора, а затем и остальных окружающих куревом. Марку курева у нас эта традиция не предписывала и, в принципе, это могли быть любые сигареты. Я же почему-то выбрал именно древний «Казбек». И, хотя мне, некурящему, это было совсем непривычно, я смял по примеру Гудка папиросный мундштук в гармошку и, сквозь смех, стал попёрхиваться крепким дымом...

23 сентября 1978 г.

ВСЕГДА В ПОЛЁТЕ

Из дневника Юрия ГАРНАЕВА:

Незаметно летели дни зимы, наступила весна 1937 года, и мы приступили к практическим занятиям на аэродроме. Стало намного тяжелее. Аэродром находился по Ярославской железной дороге, и поездка туда в один конец занимала два часа. Жизнь превратилась в замкнутый круг: в шесть часов подъём, работа у станка, потом на аэродром, практические занятия и обратная поездка домой, куда возвращаешься уже к двум часам ночи. И так каждый день. Спали мы в основном в электричке. Выходные дни целиком проводили на аэродроме. Уставали, конечно, здорово. Наконец начались полёты.

Когда, сидя за спиной инструктора Малахова во второй кабине, я впервые поднялся в воздух для ознакомительного полёта, меня поразила та скорость, с которой самолёт разбегался по земле. Милая старушка У-2! Безобидная и неприхотливая машина, на которой выучилось не одно поколение советских лётчиков! Сейчас она уже ушла в область преданий, честно отслужив тридцать лет. Молодому поколению лётчиков уже смешно слышать о скорости разбега 60 километров в час. Да мне и самому странно всё это вспоминать, летая на сверхзвуковых самолётах, скорость разбега которых во много раз превосходит даже максимальную скорость полёта У-2. Но то, самое первое ощущение скорости я всё же помню до сих пор.

Когда Малахов набрал высоту 1000 метров, убрал газ, и, погасив скорость, свалил самолёт в штопор, у меня замерло сердце.

«Нет, не выйдет из меня лётчика», – сразу подумал я.

Но вот самолёт выведен в горизонтальный полёт, и Малахов кричит мне в телефон:

– Покажи, где аэродром?

Я оборачиваюсь не в ту сторону и, конечно, аэродрома не нахожу. Он машет рукой и, заложив машину в вираж, показывает вниз. Теперь и я вижу выложенное белое посадочное "Т" и самолётики, как жуки, ползущие по земле. Некоторые самолёты я вижу в воздухе. Постепенно всё становится на своё место. Это не моя ошибка, что я не нашёл аэродром. Просто я ещё не научился распределять рационально своё внимание в воздухе, о чём очень точно и хорошо рассказал лётчик-испытатель М.М.Громов в своих «Заметках о лётной профессии». Но эта книга вышла много лет спустя.

Малахов передаёт мне управление. Я держу ручку так туго, что чувствую, как потеет ладонь. Но это всё равно не помогает. Только что спокойно шедшая по горизонту машина начинает то клевать носом вниз, то задирать его выше горизонта, то заваливаться в крен. И это опять неумение распределять

внимание.

Малахов сидит спокойно, держа руки на стойках центроплана, чтобы я видел – не он виноват в поведении машины. Это я сам разбалтываю устойчивую У-2. Так начинает почти каждый лётчик. Наконец мною схвачен необходимый ритм движений, и самолёт ведёт себя спокойно. Посадку выполняет инструктор, а я лишь держусь за управление.

Так, изо дня в день, началось освоение самолёта, пока не настало событие, о котором я уже говорил, – день первого самостоятельного вылета. И когда после первого моего полёта машина мягко коснулась земли у посадочного "Т" и покатилась, слегка подпрыгивая на неровностях аэродрома, я понял, что отныне жизнь моя принадлежит авиации. Я не покину её никогда.

Эти возвышенные мысли были сразу же прерваны: как только я зарулил на стоянку и выключил двигатель, товарищи вытащили меня из кабины и несколько раз качнули по традиции. Я очень беспокоился – не за себя, а за коробку «Казбека», которая лежала у меня в кармане комбинезона – как бы её не сломали. Сам я не курил, но уж так было заведено: после первого самостоятельного вылета угостить всех папиросами, и в первую очередь инструктора. Коробки эти были не первой свежести, мы таскали их в карманах чуть ли не с начала первого ознакомительного полёта.

И вот я подхожу чётким шагом к стоявшему у "Т" Малахову и докладываю:

– Товарищ инструктор, курсант Гарнаев выполнил первый самостоятельный полёт по кругу. Разрешите получить замечания.

Эту, я бы сказал, торжественную фразу доводится лётчику произносить не однажды. Всё зависит от того, сколько типов самолётов ему приходится освоить за свою лётную жизнь. Количество освоенных мною типов летательных аппаратов давно уже перевалило за сто, но фразу эту пришлось произносить значительно реже, так как в испытательной работе в большинстве случаев лётчик сам поднимает машину впервые, и замечаний ждут прежде всего от него. Доложить, конечно, есть кому, но это доклад уже деловой, а не торжественный.

Чтобы ускорить обучение, вскоре нас отозвали с производства в лагеря и поселили в палатках, тут же, на аэродроме. На рассвете подъём, зарядка, завтрак – и вот уже колышется трава за хвостом самолёта, который я прижимаю своим телом к земле, навалившись на стабилизатор, чтобы самолёт не встал на нос. Механик пробует двигатель перед началом полётов. Меня прохватывает дрожь, так как стоять под струёй винта в лёгком комбинезоне холодно. А может быть, не от холода эта дрожь, а

от ощущения молодости и здоровья, от желания скорее снова подняться в воздух?

Колышущаяся трава, запах бензина, ритмичный шум самолётного двигателя до сих пор меня глубоко волнуют. Иногда, оставив громаду бетонного аэродрома с современными самолётами, напоминающими скорее ракеты, я уезжаю в выходной день на поляну близ лесной опушки, где расположен один из учебных аэродромов ДОСААФ. Там осваивают лётное искусство рабочие, инженеры, техники – молодые ребята нашего предприятия, также начинающие свой лётный путь без отрыва от производства. Я знаю их сокровенные мечты: стать испытателями. И здесь я снова вспоминаю аэродром, где тридцать лет назад я сам сделал первый свой шаг в авиацию.

День железнодорожника мы, рабочие вагоноремонтного завода, отмечали в Зелёном театре парка культуры и отдыха в Москве. Вдруг в президиуме появились трое, и председательствующий по микрофону объявил:

– К нам в гости прибыли только что вернувшиеся из Америки после легендарного перелёта товарищи Чкалов, Байдуков и Беляков.

Валерий Павлович попросил слова и произнёс короткую речь. Я был восхищён выступлением Чкалова, но, к сожалению, первый и последний раз видел этого лётчика.

Восемнадцатого августа 1937 года наш завод торжественно отмечал другой праздник – День Воздушного Флота. Конечно, именинниками здесь были мы, курсанты. Вблизи завода подобрали площадку, куда собрались все жители железнодорожного посёлка. Одетые в новенькие тёмно-синие комбинезоны, с кожаными шлемами, мы по периметру окружили эту площадку.

И вот появились два самолёта. Под гром аплодисментов и звуки духового оркестра, исполнявшего авиационный марш, они прошли бреющим полётом над зрителями и сели прямо на окружённую нами площадку – это прилетели наши инструкторы.

Много было приветственных речей, потом рабочих завода катали на самолётах, и, наконец, самолёт, пилотируемый моим инструктором Малаховым, продемонстрировал восхищённым зрителям очень низко над землёй комплекс фигур высшего пилотажа. Меня Малахов посадил в заднюю кабину, и я невольно явился участником этой чрезвычайно сложной воздушной акробатики. На земле все ахали, и я не меньше ахал, сидя в задней кабине. А на следующий день в заводской многотиражке был репортаж, описывающий этот чудесный праздник, и, кстати, там было сказано: «Токарь завода Гарнаев, без отрыва от производства освоивший самолёт, проделал на нём комплекс невиданных нами

доселе фигур высшего пилотажа». Много дней меня потом все поздравляли, а я ходил, задрав нос, хотя всё-таки мне было не по себе – ведь машину пилотировал Малахов.

Вскоре на торжественном заседании, посвящённом выпуску первых пилотов Мытищинского аэроклуба, нам вручили дипломы лётчиков.

На большом плацу, расположенном на территории училища, стройными колоннами, чеканя шаг, проходят курсанты. Идут строевые занятия.

Если завтра война, если завтра в поход,

Если чёрная сила нагрянет...

Я иду в строю, стараясь слить свой шаг воедино со всеми.

Почему мы поём о войне, когда кругом так хорошо? Манит к себе спокойная синева неба, хочется скорее устремиться туда на крыльях наших пока ещё учебных самолётов. Но напряжённый темп обучения подсказывает нам, что в мире не очень спокойно. Программу, рассчитанную на три года, мы должны пройти за год.

Окна казармы, где на втором этаже расположена наша учебная эскадрилья, выходят в гарнизонный парк, на танцевальную площадку. В восемь часов вечера прозвучал сигнал «ко сну» – подъём будет в два часа ночи, чтобы в четыре уже начать полёты. А музыка, несущаяся с танцевальной площадки, не даёт уснуть. Мы облепили окна и с завистью смотрим, как в медленном танго кружатся парочки. Ребята, свободные назавтра от полётов, не теряют времени даром и оказывают достойное внимание девушкам. Окрик старшины разгоняет нас всех по кроватям. Ничего не сделаешь – надо отдыхать. Рано утром снова в воздух.

Быстро прошли мы лётную программу на уже знакомом нам ПО-2 и новом для нас самолёте Р-5. После этого нас разделили: одни попали на только что появившийся в школе изящный двухмоторный самолёт СБ – скоростной бомбардировщик, а я с группой товарищей был назначен в истребительную эскадрилью.

И вот приводят нас к самолёту, который до этого мы видели только издали. Кургузый фюзеляж, широкий лоб машины, где под капотами расположен мощный по тем временам двигатель. Только одна кабина. Инструктору места нет. Летать надо самому.

Методика обучения на таком самолёте уже была разработана нашими инструкторами: на одном самолёте была снята частично обшивка крыльев, что не давало ему возможности взлететь, и мы носились на нём, как на автомобиле, по аэродрому, отрабатывая навыки его пилотирования ещё на земле. И, наконец, первый взлёт...

Стремительный разбег, отрыв и быстрый набор высоты. Абсолютно новые ощущения. Ведь истребитель И-5 имел скорость

270 километров в час, почти в три раза большую, чем ПО-2. Но после нескольких полётов уже привычной становится и эта новая машина. Появились уже и незнакомые раньше названия фигур высшего пилотажа: бочки, иммельманы, ранверсманы. Во время предполётной подготовки инструктор терпеливо показывает нам на модели самолёта, как нужно выполнять эти фигуры. Ему бы проще показать это всё в воздухе, но ведь самолёт одноместный. И вот я лечу один, несколько раз срываюсь в штопор в верхней точке иммельмана… Наконец и эта мудрёная наука освоена.

Мы ещё не окончили программу обучения на этом самолёте, а инструктор уже повёл нас в соседний ангар, где шла в это время сборка совершенно новых для нас истребителей И-15БИС, которые уже прошли боевую школу в Испании. Мы помогали механикам в сборке, одновременно изучая машину. Потом те же рулёжки и пробежки с ободранными крыльями – и, наконец, полёты. Для нас это уже были полёты в мечту. Мощность двигателя и лётные данные нового самолёта были несравненно выше нашего боевого первенца.

1937-1938 г.г.

ТРИ ГОДА, ДЕСЯТЬ ЛЕТ

– Через месяц будет три года со дня гибели Артура Чечулина. А позавчера было десять лет, как нет Витьки Сосновского. Надо же, как быстро летит время!

Поздний вечер. Стою в своей квартире у окна на кухне и смотрю на притихшее внизу легендарное Ходынское лётное поле. В темноте угадывается спящая, ничем не освещённая взлётно-посадочная полоса, ярко горят окна здания Министерства гражданской авиации за ней.

И дальше – переливчатая россыпь московских огней... Рядом – жена:

– А чего это ты вдруг вспомнил об этом?

– Об этом всегда нужно почаще вспоминать. А желательно вообще никогда не забывать...

15 марта 1980 года, суббота.

Опьяняющая кубанская ранняя весна: тёплый ветер, яркое солнце. Холодная, но быстро оттаивающая земля, густо насыщенный дурманящим дыханием пробивающейся жизни чистый воздух.

А кто ж по субботам летает?

Мы, курсанты третьего курса АВВАКУЛ – Армавирского высшего военного авиационного Краснознамённого училища лётчиков противовоздушной обороны страны. Нам в среднем по девятнадцать-двадцать лет, но мы уже не пацаны, мы – истребители!

Позади – успешно пройденная в небе Азербайджана полная программа лётной подготовки на учебном реактивном самолёте L-29. Затем был полугодовой период теоретической учёбы, невыносимого времени после предшествовавшего упоения полётами... И вот мы, девятнадцатилетние, берёмся за практическое овладение вполне передовым сверхзвуковым истребителем с изменяемой в полёте стреловидностью крыла МиГ-23М. Ещё и в строевых частях ПВО совсем немногие лётчики могут похвалиться освоением этой машины.

Сегодня второй день курсантских полётов на «двадцать третьих». Вчера я впервые за последние семь месяцев ощутил физическую, плотскую радость полёта, радость свободного движения в трёхмерной системе координат – движения не на плоскости, а в Пространстве!

Правда, моя эйфория была здорово омрачена тяжким чувством неумения, своей неприспособленности к новому

тяжёлому защитному шлему на голове, кажущейся огромной тяговооружённости, более чем в два раза возросшим по этапам полёта скоростям. Хронически ни на что не хватало внимания.

Вчера мы с инструкторами сделали по одному полёту на «спарках» – двухместных МиГ-23УБ: я с майором Рябухиным – на облёт района полётов нашего базового аэродрома Армавир, а Витёк Сосновский с капитаном Зыгиным – в зону на ознакомление с пилотажными характеристиками самолёта. Сегодня мы «поменялись» заданиями: идёт самое начало вывозной программы. Но на сей раз в задней кабине у меня не мой инструктор – он только вчера поругался с одним из начальников и поэтому пока отстранён от полётов – а наш общий с Витьком командир звена, майор Коротков.

Зыгин и Рябухин – наши инструкторы. На первом-втором курсах мы с Витькой были в разных взводах-эскадрильях, но частенько общались с самого поступления. Сейчас же служим в «соседних» экипажах в одном звене под общим командованием майора Короткова. Соответственно, живём в соседних комнатах курсантского общежития, а наши «распорядки дня и ночи» частенько совпадают.

Помнится, как-то у медиков авиации ПВО пошла мода на поголовное вырезание курсантам лётных училищ такого человеческого «атавизма», как гланды. Подошёл и мой черёд встать перед ультимативным выбором: или «добровольное» вырезание гланд, или никаких тебе полётов! (Хотя ни разу в жизни – ни до, ни после этого – ангиной я не болел.)

И тогда – спасибо, Витёк! – ты посвятил полночи в процессе нашей совместной службы в патрульном наряде детальному описанию той недавно перенесённой тобой экзекуции. И это затем здорово помогло: для меня потом не было в этой неприятной процедуре никаких неожиданностей – всё точь-в-точь как в твоём рассказе. Конечно, пришлось немного помучиться, но уже на тринадцатый день после операции я, восстановившись, прыгал с парашютом.

… В тот трагический день, пятнадцатого марта восьмидесятого года, мы взлетели на «двадцать третьих спарках» друг за другом. Я – в зону, Витёк – по маршруту на облёт района полётов.

Отработав в зоне немного простого пилотажа, мы с «вывозящим» меня майором Коротковым пошли на круг: в стадии начальной подготовки на столь новом типе самолёта курсанту гораздо важнее отрабатывать заходы на посадку, чем всё остальное. Что важно: весь радиообмен я вёл своим персональным позывным – «сто двадцать первый», а Витёк –

позывным своего инструктора Зыгина, «сто двадцать пятый».

После взлёта они сначала походили по «большому кругу», чтобы посмотреть ориентиры в районе ближней зоны аэродрома.

И вот уже после зоны я захожу на посадку, выполняю третий разворот... Короткая прямая перед четвёртым разворотом, который нужно выполнить с таким расчётом, чтобы выйти прямо в створ взлётно-посадочной полосы.

А Витёк выполнил большой круг на высоте восемьсот метров. Потом они снова прошли над аэродромом и запросили отход на маршрут с набором высоты.

Голос руководителя полётов:

– Сто двадцать п...ый, протяни немного.

Это мне, что ли? Ведь сто двадцать первый – это я... Но по всем наставлениям можно протягивать только первый, в крайнем случае – третий разворот, но никак не четвёртый! Ах, так это же команда Витьке – сто двадцать пятому...

И тот же ровный голос РП уже разрешает:

– Сто двадцать пятый, набор разрешил.

– Понял!

Это ответил то ли Витёк, то ли Зыгин – по односложной реплике голос не разобрать...

И ещё кому-то что-то разрешает-запрещает РП, а я уже, напрягаясь и потея, строю расчёт на посадку «с конвейером»: то есть так, чтобы, не останавливаясь полностью на полосе после приземления, ещё раз взлететь, пройти по кругу, зайти и сесть.

Прохожу дальний привод, докладываю о готовности к посадке с запросом последующего взлёта с конвейера. Но РП пока мне не отвечает, он запрашивает Витьку:

– Сто двадцать пятый, ваша высота?

– Сто двадцать пятый, доложите место.

– Сто двадцать пятый!

... И чего это РП так заладил, как заевшая пластинка?

– Сто двадцать пятый!

– Сто двадцать пятый...

Все экипажи, находящиеся в воздухе, притихли. В ответ на запросы РП сто двадцать пятого – тоже молчание.

– Сто двадцать первый – вам посадка и на стоянку, конвейера не будет!

Это команда уже мне. Даю короткую «квитанцию»:

– Понял.

Сажусь, освобождаю полосу, заруливаю. В наушниках слышны ставшие уже монотонными, мольбы РП:

– Сто двадцать пятый!

– Сто двадцать пятый, ответьте...

Эфир отвечает безмолвием.

Полёты прекращены. На стоянках – тишина и одно пустое место. Команда курсантам:

– Построиться! На занятия в учебный отдел… Ша-агом марш!

Волоча по бетону подкашивающиеся ноги, уходим строем с аэродрома. А из громкоговорителя транслятора радиообмена на стартовом канале радиосвязи, закреплённого на стене «высотки» – аэродромного домика лётного инструкторского и курсантского состава, ещё почему-то изредка доносятся, словно неудачные шутки, молитвы РП, обращённые к безвозвратно потерявшейся на экранах локаторов «метке»:

– Сто двадцать пятый, если вы меня слышите: выходите на привод на высоте тысяча пятьсот…

Нет, Витёк уже больше никого не слышит!

… Когда им дали набор, они вывели двигатель на максимальный режим и, имея к тому моменту приличную скорость – под семьсот километров в час, ещё покачали с крыла на крыло: Зыгин показал курсанту аэродром внизу. Но при этом скорость непривычно быстро наросла, подойдя к ограничению для установленной в тот момент у самолёта минимальной стреловидности крыла – шестнадцать градусов.

Пошли в набор, не убирая максимала, рассчитывая, очевидно, что скорость при наборе высоты упадёт. А набирать-то для истребителя дали всего ничего – лишь от восьмисот до полутора тысяч метров!

Скорость ещё не упала, а высота уже заданная. Ручку управления – от себя. И вот она – ловушка!…

Ограничение по максимально допустимой приборной скорости самолёта с «прямым» крылом ещё не превышено, оно только подошло вплотную, и с прочностью самолёта проблем нет. А вот с продольной динамической устойчивостью…

Машина необычно легко реагирует на движения ручкой управления. Попытки парировать излишнюю её реакцию моментально приводят к обвальной, прогрессирующей злейшей продольной раскачке. Три качка вниз-вверх с высоты полутора километров по нисходящей траектории. Перегрузка – от «минус» до «плюс» запредельной (позже медицинская экспертиза установит, что примерно в тот момент, находясь ещё в воздухе, лётчики потеряли работоспособность).

Общее время всего процесса – около десяти секунд. На четвёртом качке – столкновение с землёй. Попыток воспользоваться средствами спасения экипажем предпринято не было…

Потом – обычный в таких случаях калейдоскоп событий:

расследование происшествия аварийной комиссией, пристрастный разбор обстоятельств катастрофы со всем лётным составом, выводы, рекомендации и…

Вперёд! Боевая подготовка не должна стоять на месте, курсантские полёты продолжаются!

На одноместном сверхзвуковом истребителе-перехватчике МиГ-23М я впервые вылетел самостоятельно 25 июня 1980 года. Мне было девятнадцать лет…

А на следующий год мы всей эскадрильей съездили на то поле в восемнадцати километрах от аэродрома. Каким-то чудом смогли найти заросший пшеницей – заметно редеющей в этом месте – кусок земли, насквозь прошпигованный разнокалиберным металлическим фаршем. Всей эскадрильей сфотографировались.

Сейчас, глядя с грустью на эту фотографию, я с горечью недосчитываюсь в наших рядах и ещё кого-то из стоявших там…

Выпуск из лётного училища, служба в известном боевом истребительном полку в Кубинке, Школа лётчиков-испытателей Министерства авиационной промышленности… Учёба в Московском авиационном институте и затем – в аспирантуре, лётно-испытательная работа… Такова вкратце моя дальнейшая судьба. Не раз ещё в этой своей Исповеди я буду возвращаться к событиям, происходившим на том или ином этапе моей жизни, не следуя при этом строго хронологической последовательности. Моё повествование носит скорее ассоциативный характер.

Весь пройденный до сегодняшнего дня путь – словно трудная дорога в гору, тяжёлая и утомительная, лишь изредка прерываемая парадной мишурой празднеств или награждений. Но эта мишура не давала, по сути дела, ни морального удовлетворения, ни каких-то иных особо положительных эмоций. Главная радость всегда была именно в тяжком том труде, главный стимул – та вершина жизненной горы, которая, возможно, и манила-то к себе особо, наверх потому, что не видна была за крутым покатым склоном впереди…

Начало моей службы в полку было полно радостных надежд: с трудом я пробился в летающий как никто и нигде, в ВВС или ПВО, престижный истребительный авиационный полк Военно-Воздушных Сил Московского военного округа в Кубинке. Попасть туда я мечтал давно. Косвенно помогло то, что в этот период Армавирское училище перевели из ПВО в ВВС.

Решающую же роль в моём распределении сыграли мои «активы»: ленинский стипендиат, награждение в ЦК ВЛКСМ на выпускном курсе «Воинской доблестью». Тогда же и начался активный этап «пробивания лбом» распределения в знаменитый полк. Окончательно чашу весов перевесило законное право

выбора места службы после окончания училища с Золотой медалью. Перечислением же всех тех заслуг я занимаюсь здесь отнюдь не из хвастовства, это – всего только вроде оправдания перед преследовавшими меня многие годы сплетнями о «блатном папенькином сыночке».

Но сначала Кубинка встретила меня неприветливо – оказался вроде как не к месту. На то было две причины.

Во-первых, я был единственным молодым лётчиком, пришедшим с МиГ-двадцать третьих. Остальные же пять молодых лейтенантов, моих ровесников, выпускников знаменитой Качи – Качинского высшего военного авиационного училища лётчиков, «имели за душой», помимо значительно большего, чем у меня, общего налёта, наиболее подходящий «выпускной» тип самолёта – МиГ-21СМ. Это было как раз то, что нужно.

В момент нашего прихода основная часть полка, в том числе и «молодёжная» третья эскадрилья, летала на МиГ-21БИС, который совсем немного отличался от двадцать первых «СМ» и «СМТ». На моём же училищном типе, МиГ-23, в полку летало лишь несколько лётчиков в показательной четвёртой эскадрилье, почти исключительно на демонстрационный пилотаж – одиночный и групповой. Но к показному пилотажу мне приступать было рано. А ввестись в строй как боевой лётчик-истребитель (основным назначением части в то время были всё же не «показухи», а выполнение задач боевой подготовки) в четвёртой эскадрилье, существовавшей тогда в полку специально для показов, я не мог.

Во-вторых, полк готовился к серьёзным учениям, и поэтому было вообще не до молодых.

Итак – решение! Я командируюсь в учебный полк Борисоглебского высшего военного лётного училища с официальной задачей – переучивание на МиГ-21, а неофициальной – пару-тройку месяцев не мозолить глаза в Кубинке.

В Борисоглебске я провёл всю зиму 1981-82 года, почти не летая. В эскадрилью, куда определили меня, «молодого» лейтенанта (то есть только что выпустившегося из училища), прибыла ещё группа «старых» лейтенантов – тех, кто прослужил в офицерском звании уже аж целый год. Эти ребята – лётчики-инструкторы Борисоглебского лётного училища – были переведены с инструкторской работы на учебных L-29 в полк МиГов-двадцать первых.

При первом же нашем знакомстве, они сразу меня спросили:

– Ты в испытатели не собираешься? А то у нас есть тут двое желающих – Мочалов и Чечулин. Уже на собеседования ездили.

... Почти три месяца мы с ребятами проводили дни напролёт на аэродроме, очень мало летая, с тоской глядя на низкие облака и засыпанные снегом полосу и рулёжки. А долгие зимние вечера нескучно коротали в офицерской гостинице. В шутку эту неразлучную парочку, Артура Чечулина и Володю Мочалова, называли одной фамилией – «Чечулов».

Но наконец-таки меня отозвали обратно в Кубинку. Началась моя настоящая служба!

Спустя четыре показавшихся тогда такими долгими (!) года, я делал уже вторую попытку поступить в Школу лётчиков-испытателей. И, приехав в мой родной подмосковный город Жуковский, с радостью увидел в приёмной госпиталя (вступительным экзаменам предшествовало пристрастное стационарное медицинское обследование) улыбающегося богатыря – капитана ВВС Артура Чечулина.

Мы встретились, как старые друзья. В тот же день легли в госпиталь и одновременно через неделю выписались, успешно пройдя за минимальное время все обследования. Вместе сдавали теоретический и лётный экзамены.

Наконец, все волнения позади... Со словами напутствия: «О результатах экзаменов Вам сообщат в часть», – нас «разогнали» обратно по своим полкам.

Буквально через три недели в штаб моего полка пришёл запрос из управления лётной службы Министерства авиационной промышленности СССР на справку о «форме допуска». Я понял, что принят, иначе зачем им в МАПе моя «форма»?

Для верности ещё раз позвонил в Школу, поинтересовавшись из солидарности о нас двоих, себе и Артуре. Ура! Мы оба приняты!

... И вот мы – слушатели легендарной Школы, овеянной молвой во всей авиации недоступным ореолом таинств невероятных лётных программ подготовки лётчиков-уникумов!

Сначала прошёл бесконечно долгий и насыщенный, полугодовой теоретический курс, затем начались непривычно интенсивные полёты.

Поражало всё: более чем вдвое превышавший, и без того довольно немалые в те времена армейские нормы, темп налёта, совершенно непривычные «экзотические» виды лётной подготовки к испытаниям различных типов летательных аппаратов... «Крайние» режимы (то есть все виды испытательных режимов полёта, связанных с выходом на крайние значения эксплуатационных ограничений или даже за их пределы), пилотаж на скоростях менее эволютивных и околонулевых, сваливания, самые разнообразные виды штопоров, имитации и

отработка взлётов и посадок с различными отказами силовых установок, полёты на остановы и запуски двигателей в воздухе, помпажи на сверхзвуковых скоростях и многие, многие другие виды полётов, которые в строевых частях побоялись бы даже обсуждать… Всё это стало для нас повседневной плановой подготовкой.

Очень необычным показался нам инструктор нашей группы. Я и раньше слышал немало об этом известном лётчике-испытателе – Герое Советского Союза, заслуженном лётчике-испытателе СССР Владимире Гавриловиче Гордиенко. До прихода в Лётно-исследовательский институт он много лет проработал лётчиком-испытателем Горьковского авиационного завода и, в частности, внёс огромный вклад в испытания всех модификаций выдающегося высотного сверхзвукового истребителя МиГ-25 – как в варианте перехватчика, так и разведчика. Но, как и многим другим лётчикам-испытателям, ему приходилось участвовать не только в обычных испытательных полётах. Вот один пример:

Апрель 1971 года. Несколько советских самолётов МиГ-25РБ (в варианте разведывательных модификаций) были доставлены на арабскую авиабазу «Каиро-вест». Самым первым лётчиком, проведшим там начальные облётные полёты, был Владимир Гордиенко. Позже к нему присоединились лётчики-испытатели из НИИ ВВС Николай Стогов и Александр Бежевец.

В том же месяце на МиГах-двадцать пятых были выполнены беспрецедентные по тому времени разведывательные полёты над территорией Израиля: с воздуха фотографической аппаратурой с высоким разрешением были сняты все стратегически значимые районы, включая Тель-Авив и его пригороды. И ни одно из существовавших в то время в Израиле средств ПВО, включая все типы истребителей-перехватчиков и ракет «земля-воздух», несмотря на многочисленные попытки атаковать, не могли противостоять нашим самолётам, летевшим на высоте за двадцать километров со скоростью, почти в три раза превышающую скорость звука.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 апреля 1971 года Владимиру Гавриловичу Гордиенко было присвоено звание Героя Советского Союза.

Но наша первая вводная беседа с ним как с инструктором группы слушателей Школы лётчиков-испытателей изначально показалась странноватой. Он начал со слов:

– Вы, наверное, думаете, что наша с вами задача учить вас летать? Нет, вас не для того так тщательно отбирали. Вы все не новички в полётах. Мы, конечно же, научим вас многому из специфики лётных испытаний… Но я свою цель вижу в аналогии с

Высшими Школами актёрского мастерства – делать из обучающихся слушателей Личностей с намного более вдумчивым восприятием жизни, всего окружающего – в соответствии со спецификой вашей новой, очень сложной профессии…

И сейчас я готов держать пари – ему это удалось! По крайней мере, с некоторыми.

Самым же поразительным в нашем обучении была многотипность. Каждый слушатель осваивал по двенадцать-четырнадцать различных типов летательных аппаратов: истребителей, бомбардировщиков, тяжёлых транспортных и пассажирских машин, даже вертолёт МИ-8 и самолёт вертикального взлёта и посадки ЯК-38. Школа располагала огромным количеством различной «матчасти», а топливо для подготовки будущих испытателей вообще никак не лимитировалось.

Очень часто нам умышленно планировали полёты на двух-трёх, порой и четырёх типах машин совершенно различных классов в одну лётную смену. Испытатель должен не просто уметь в воздухе всё, но настоящий испытатель всегда должен быть лётчиком-универсалом. Когда же, ближе к выпуску, появлялось желание полетать поплотнее на том или ином конкретном типе, чтобы получше его понять, «влетаться» – скажем, на СУ-17 – то тебе, порой, одному выкатывали аж пару самолётов этого типа. И пока слушатель был в воздухе на одной машине, ему успевали заправить и подготовить другую. После приземления и заруливания оставалось только пересесть в соседний готовый самолёт, и снова – в воздух. И так – «до упора». Небывалое упоение полётами!

Летали много на всех типах: с инструкторами, слушатели друг с другом, с разных кабин и кресел – командирского и второго пилота… Приближался выпуск и вместе с ним неизбежная в таких случаях лихорадка перед распределением.

В начале марта восемьдесят седьмого года нас, троих слушателей: Марата Алыкова, Артура Чечулина и меня вызвал старший лётчик ОКБ имени Микояна Валерий Евгеньевич Меницкий. Он сделал нам предложение работать по окончании Школы на микояновской фирме. А, заручившись нашим принципиальным согласием, предложил, чтобы не терять напрасно времени, прямо с того момента приступить к более глубокому изучению «фирменной» микояновской техники и специфических разделов общих авиационных наук со специалистами фирмы. Сомнений в согласии у нас не было: на тот момент это было самое престижное из всех возможных назначений! Мы втроём начали ходить на факультативные

занятия на лётную станцию микояновской фирмы после плановых занятий в Школе.

Выпуск приближался. Неустойчивое весеннее тепло перемежалось холодными апрельскими дождями…

Пятница, 17 апреля 1987 года, была хмурой: холодный сырой ветер, плотная толстая облачность. Полёты шли уже далеко не с той «школьной» интенсивностью, которая была нормой в прошедшем году: программа лётного обучения уже почти выполнена, все слушатели и инструкторы настраиваются на предстоящие выпускные экзамены. А в этот конкретный день вообще было мало энтузиазма: и погодка неважная, да и день – заключительный в рабочей неделе, впереди выходные.

В конце концов было решено в этот день полетать немного – выполнить лишь несколько контрольных полётов слушателей с инструкторами.

Я с заместителем начальника Школы Александром Андреевичем Муравьёвым «с разлёта» делаю два контрольных полёта на «двадцать первой» спарке – МиГ-21УМ: задание – на методику лётных испытаний, отработку специфических испытательных маневров для оценки устойчивости и управляемости самолёта, так называемых «виражей-спиралей». Артур в это же время с инструктором Владиславом Ильичём Лойчиковым должен выполнить два контрольных полёта на СУ-пятнадцатой спарке: соответственно, первый – на разгон предельной сверхзвуковой скорости или «Маха» (то есть «числа М полёта» – отношения, показывающего, во сколько раз истинная скорость полёта летательного аппарата больше скорости звука), второй – на набор сверхзвукового статического потолка (максимальной высоты, достигаемой в установившемся наборе на оптимальной сверхзвуковой скорости).

Мы слетали по полёту. Артур с Владиславом Ильичём поменяли последовательность своих заданий – сначала сходили «на потолок». Все пошли на второй полёт.

Утюжу в приаэродромной зоне – «четвёртом квадрате» – виражи-спирали. Положенное топливо выработано. Захожу на посадку. Перед нами взлетает СУ-15 Артура с Лойчиковым. Они, не выключая форсажей, набирают одиннадцать тысяч метров – это стандартная высота для сверхзвуковых разгонов – и начинают «гнать предельный Мах». В воздухе довольно тихо, самолётов летает мало: мы, да ещё парочка тяжёлых машин – кажется, «школьные» ИЛ-18 и ТУ-134.

Редкие фразы стандартного радиообмена, короткие штатные доклады… Длинные паузы…

Вдруг… В эфире – быстрая неожиданная скороговорочка

Владислава Ильича Лойчикова, что-то вроде:

– Отказ управлен... КАТАПУЛЬТИР...

Полуторасекундный доклад – и опять тишина...

У всех услышавших одну эту радиофразу – недоумение, лавинообразно перерастающее в огромную напряжённость. На выносном экране локатора у РП – застывшая метка самолёта. Несколько циклов обзора – и метка, расплываясь, исчезает с индикатора.

В эфир безответно несутся молитвенные запросы руководителя полётов, обращённые к позывному Артура и Владислава Ильича:

– Ответьте...

– Доложите обстановку...

– Ваше место...

В ответ – тишина. На стоянках люди нервно курят, перебрасываются какими-то обрывками фраз, зачастую не понимая вопросов и не слыша ответов. Все работающие здесь, на испытательном аэродроме, уже не раз и не два сталкивались с подобными ситуациями и поэтому, лихорадочно перебирая предположения, понимают, что ясность сейчас не внести. Остаётся лишь один удел – невыносимо тянущееся ожидание возвращения ушедших на поиск спасательных вертолётов.

Прошло около двух часов. Нервы натянуты как струны. Позвонили с «вышки» (такое короткое название принято для командно-диспетчерского пункта управления полётами): поступил доклад со спасательного вертолёта: оба лётчика катапультировались и найдены в тяжёлом состоянии. Подобравший их вертолёт подходит к аэродрому.

Вертолёт садится на бетонную площадку прямо у здания Школы. Здесь уже ждут санитарные машины, лётчики, аэродромный персонал.

Сначала выносят носилки с Лойчиковым. Он выглядит ужасно: босой, в изорванном в клочья обмундировании. На голове – лётный защитный шлем «ЗШ-5», его на случай возможной травмы головы будут аккуратно снимать только врачи. Лицо – непонятного синего цвета, губы постоянно шевелятся: он словно пытается с усилием что-то сказать, но даже шёпота не слышно.

Артура выносят вторым. Он тоже без ботинок, лётный костюм разодран в лохмотья, левая рука как-то неестественно вывернута... А лицо совершенно спокойно – он без сознания. ЗШ-5 на голове нет!

Санитарные машины увозят их в городскую больницу, оттуда приходит первичная сводка: рентген показал, что у обоих много различных переломов. Состояние Лойчикова тяжёлое. Чечулин в

сознание не приходит: сильная травма головы, его решено немедленно перевезти в институт нейрохирургии.

Уже позже, после выписки из госпиталя Владислава Ильича Лойчикова, из его рассказа мы детально узнали, как развивалась вся ситуация.

Выйдя на прямую, не выключая форсажей, они «погнали в горизонте», то есть с разгоном на строго неизменной высоте одиннадцати тысяч метров, предельно допустимый Мах – под «двойку».

Разгон шёл нормально, и в самом его конце, когда заданная предельная скорость была уже почти достигнута, и нужно было разворачиваться вправо, в сторону аэродрома, самолёт начал плавно крениться влево. Лойчиков по самолётному переговорному устройству спросил у Артура:

– Ты зачем пошёл влево?

– Это не я, он сам, – ответил Артур.

Ручка управления оказалась намертво – «колом» – заклиненной. Самолёт, сначала плавно, а затем всё интенсивнее вращаясь влево, начал «зарываться» вниз. Скорость теперь уже не уменьшалась даже с выключенными форсажами.

– Готовься, надо прыгать! – скомандовал Владислав Ильич.

– Понял, – ответил Артур.

Это было последнее произнесённое им слово…

Катапультирование произошло на приборной скорости больше тысячи километров в час, в создавшейся ситуации на лучшее рассчитывать не приходилось.

Владислав Ильич помнит, как дёргал ручки катапульты, потом – провал памяти. Очнулся на стропах парашюта, и – опять провал… Затем уже увидел, что висит над землёй, парашют зацепился за дерево. В очередной раз очнулся от холода, больше всего замёрзли ноги… И снова пустота!

Потом уже – поисково-спасательный вертолёт, санитарная машина, госпиталь. Всех приходящих ребят спрашивал:

– Что с Артуром?

Не получая ясного ответа, он просил оставить его одного.

У Артура в момент катапультирования мощнейшим скоростным напором сорвало с головы защитный шлем, он получил сильную черепно-мозговую травму и ряд переломов…

А в тот вечер все мы, слушатели Школы лётчиков-испытателей, собрались в большой холостяцкой квартире школьного общежития. Один из нас, Феликс Золотарёв, изрёк «авиационную мудрость»:

– Вот когда сидишь где-нибудь на промежуточном аэродроме и целыми днями ждёшь лётной погоды, её как на грех не бывает.

А стоит с вечера напиться – и наутро непременно будет ПМУ.

«ПМУ» в переводе с авиационного языка означает «простые метеорологические условия» – у каждого пилота эта короткая аббревиатура ассоциируется с безоблачным ясным небом и отличной видимостью.

– Артур уже вряд ли вернётся на сверхзвук, – продолжал Феликс, – но пока врачи его там, в институте ремонтируют, нам нужно здесь хорошенько выпить, чтобы всё у него в итоге было нормально.

Мы допоздна «бузили»: садились за стол, пили водку, вставали, разбредались группами для разговора «по душам», опять собирались. К нам пришли лётчики-испытатели разных поколений: Агапов, Щукин, Тресвятский. Одни уходили, заходили другие...

... А утром на ступеньках лестницы у входа в Школу нас встретил наш «дядя Федя» – легендарный лётчик-испытатель Фёдор Иванович Бурцев, Герой Советского Союза, многолетне-бессменный начальник Школы лётчиков-испытателей.

Он стоял на крыльце какой-то потерянный, и, съёжившись, произнёс, глядя мимо нас, словно кому-то стоящему вдалеке:

– Ну что... Чечулин сегодня ночью умер...

... Я часто вспоминаю Артура. И в своей профессиональной деятельности на микояновской фирме, куда мы вместе были приглашены работать. И на досуге, в кругу коллег и друзей. Порой мне кажется, что он словно незримо продолжает присутствовать рядом, мне мерещится среди лиц его характерная сдержанная улыбка... Хотя большинство из ныне окружающих меня людей так и не было с ним даже знакомо...

март 1990 г.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

... кто борется за технику лишь в
надежде на материальные блага, не
пожинает ничего, ради чего стоило бы
жить. Но машина – не цель. Самолёт – не
цель, а орудие. Такое же орудие, как и плуг...
Антуан СЕНТ-ЭКЗЮПЕРИ

Вот здесь будет дословно приведена моя первая попытка начала этой Исповеди. Первая и неудачная – в тот момент не хватило духа продолжить. Продиктована она была экстраординарными обстоятельствами, но то изложение кажется сейчас наивным, недостаточно осмысленным. Впрочем, наверное, и все остальные мои записи когда-то станут казаться наивными... Итак:

ПОЧЕМУ Я РЕШИЛ ВЕСТИ ДНЕВНИК?

А может точнее поставить вопрос: «Почему я не начал делать это раньше?»

В самом деле, было много аргументов в пользу повседневных записей, переживаемых событий и впечатлений в лётном училище, в боевом полку, в Школе лётчиков-испытателей. А дневники отца?...

Эйфорическую радость впервые свершённых вылетов, освоенных типов самолётов сменяла горечь трагедий потерь товарищей, о которых ни в коем случае нельзя, да и невозможно забывать. Но только сегодня, в понедельник, 24 августа 1987 года до меня вдруг дошло, что пытаться вести записи о происходящем вокруг нужно непременно. Почему?

Сейчас мы с Анатолием Квочуром стоим в кабинете у известного лётчика-испытателя, старшего космонавта-испытателя программы «Буран» Игоря Петровича Волка.

Час с небольшим назад в испытательном полете на МиГ-31 на огромной сверхзвуковой скорости в два с половиной Маха, в стратосферных высотах – выше семнадцати километров – у нас с Толей произошло разрушение фонаря кабины. Я был оглушён резким свистом, всё тело стиснуло раздувшимся высотно-компенсирующим костюмом. Приборы видны плохо, всё хуже. Пытаюсь прокричать по СПУ, по радио:

– Разгерметизация кабины! – но сам не слышу своего голоса, не говоря уж о самопрослушивании в наушниках шлема. (Анатолий, оказалось, в этот момент тоже пытался спросить что-то у меня, но также не слышал и не понимал сам себя).

Меркнет сознание... Плохое самочувствие сменяется чувством вроде как отрешённости от всего происходящего, всё вокруг словно во сне. Или как будто ты в полудрёме, сидя в зрительном зале, смотришь крутой боевик об испытателях... Но что-то не сильно он тебя волнует, и ты, словно во мгле, глядишь безучастно на расплывчатое изображение приборов. Удивляют лишь

необычные мелочи, к которым почему-то, словно к вязкому, замазывающему реальную картину клею, прилепляется внимание, к примеру – раздувшиеся, как футбольные мячи, компенсирующие перчатки. Или же «теннисный мячик», в который превратился выпирающий из наколенного кармана комбинезона блокнот в клеёнчатой обложке.

Усилием воли заставляю себя собраться: «В полёте ведь, не у тёщи же на блинах!»

Словно в замедленной съёмке, через туман, сквозь глушащий гул в ушах медленно фокусируется внимание. И только снизившись ниже тропопаузы, на высоте одиннадцать-десять километров, начинает ощущаться долгожданное облегчение…

А вот теперь, после всего час с небольшим назад приключившегося, мы пришли к тепло нас встретившему известному лётчику-испытателю.

Игорь Петрович с Анатолием ведут узко профессиональный разговор о перспективах развития нашего отечественного «Спейс Шаттла» – «Бурана». Я тянусь к книжной полке. Там среди большого количества книг: и художественных – классиков и современных авторов, и специальных, моё внимание привлекает второй том сборника стихов и песен Владимира Высоцкого. Открываю и читаю воспоминания Валерия Золотухина, где он, в частности, говорит о том, как ему повезло: ведя с давних пор записи об окружавших его людях и событиях, он может теперь прочесть и явственно вспомнить детали рядовых будней, проведенных рядом с Великим Поэтом нашего времени.

И вот здесь, сейчас, читая эти строки после всего случившегося, в компании столь авторитетных лётчиков, неординарных личностей, я вдруг понимаю: я буду непременно вести какие-то записи, чтобы хоть в малой степени сохранить для других всю достоверность происходящих событий, яркость окружающих меня людей.

Итак, пусть разрозненно, урывками, порой лишь бегло – от случая к случаю, но я буду вести свой дневник!

август 1987 г.

(В следующий раз к этому занятию я заставил себя вернуться лишь через два с половиной года).

«ТРЯПОЧНО-ВЕРЁВОЧНАЯ» ТЕМА

Из дневника Юрия ГАРНАЕВА:

Необозримы просторы заволжских степей. Зато правый берег

Великой реки, более крутой, чем левый, изобилует лесами. На равнине заволжских просторов расположено наше авиационное училище. И снова напряжённая учёба. День – теоретические занятия, день – полёты. К полётам прибавился и другой необходимый комплекс – парашютные прыжки.

Помню, как впервые я вылез из уже ставшей для меня привычной кабины ПО-2 и встал на крыло. Сначала я глянул вниз, на землю. Бездна разверзлась подо мной. Стало страшно. Но по команде инструктора я ринулся в эту бездну вниз головой. После вытягивания кольца благополучно открылся парашют, я нормально приземлился и мечтал уже только об одном – чтобы скорее ещё раз подняться в воздух и вновь пережить это необычайное ощущение.

Но остался всё-таки неразрешённым вопрос: «Страшно прыгать или нет? Страшно летать или нет?»...

1938 г.

... И снова тянутся неисчислимые мои командировочные вечера на испытательной авиабазе в Нижнем Поволжье. Молниеносно пронеслись две с половиной недели моего недавнего горнолыжного отдыха в Приэльбрусье – это после двухлетней непрерывной работы без отпусков. Но опять возникла «производственная необходимость», и я продолжаю вести здесь испытания «на полную катушку».

Вечером, собравшись вместе с ведущими инженерами в нашем лётном домике, смотрим недавно смонтированную видеокассету с документальными кадрами о близких всем нам событиях в лётных испытаниях, наших друзьях, коллегах, знакомых лётчиках. Там же есть запись очень тёплого, любимого мной документального фильма, снятого в начале семидесятых годов на киностудии «Ленфильм» талантливейшим режиссёром Семёном Арановичем, о моём отце – «Люди Земли и Неба».

Я могу сколько угодно раз, всё время с неслабеющим интересом смотреть этот фильм. И снова, и снова открывать для себя что-то ещё, вдруг обострённо ощущать связь какого-то случая из его жизни с пережитым мной самим.

Один из таких моментов в фильме «Люди Земли и Неба» – размышления отца после одного из сложных лётных экспериментов, который проводился в начале 60-х годов и чудом не закончился трагически. Задание – испытательное катапультирование из реактивного истребителя в опытном образце скафандра.

В кадре – несущийся истребитель, затем – указатель скорости в его кабине с ползущей к предельному показанию стрелкой. Рука пилота откидывает скобу сброса фонаря и через паузу в пару

секунд нажимает держку стреляющего механизма катапультного кресла.

Выстрел!

Но в момент катапультирования у скафандра лётчика обрывается кислородный шланг. На этой высоте без дополнительной подачи кислорода человек сохраняет работоспособность считанные секунды, в запасе же внутри скафандра остаётся лишь несколько глотков кислорода... Необходимо скорее уйти с этих громадных высот, сделать же это можно только затянув свободное падение. Ни в коем случае не спешить раскрывать парашют!

За нерасчётной скоростью и высотой раскрытия следует ещё одна вводная: после выдёргивания вытяжного кольца вместо наполненного купола – одни лоскуты. Купол основного парашюта порван. Испытатель несётся к земле как ракета, его вес вместе со всей на нём смонтированной аппаратурой – сто двадцать килограммов!

Срабатывает лишь последняя надежда на выживание в такой ситуации – запасной парашют. За считанные сотни метров, остающихся до земли, равномерно наполнившийся над испытателем спасительный белый куполочек вдруг разом обрывает рёв озверевшего воздушного потока. И угрожающе нёсшееся прямо в лицо поле поворачивается под ноги и начинает дружелюбно, плавно приближаться.

Необычно и не совсем понятно звучат затем от первого лица спокойные слова за кадром:

– Всё-таки я жив... С каким-то удивлением смотрел я на поля, где должен был разбиться! Совершенно новое чувство. Слова беспомощны. Как выразить те поля и то спокойное солнце? Нельзя же сказать: «Я понял – поля, солнце...»

Никогда ещё с такой пронзительной силой я не ощущал эти строки Экзюпери.

Так и я очень долго не понимал весь глубинный смысл этих слов. Пока вдруг, в одно мгновение, не ощутил их сам именно с пронзительной силой.

... Весь мой начальный путь в авиации накрепко связан с парашютными прыжками. Прыгать я начал в 1974 году. После более чем годовых мытарств все мои попытки досрочного поступления в аэроклуб на планерное отделение закончились неудачей – мне, четырнадцатилетнему школьнику, в этом было отказано начальниками всех рангов, вплоть до заместителя начальника ЦК ДОСААФ СССР генерала Чумичева, к которому я чудом умудрился пробиться на приём.

Затем был год добросовестной теоретической учёбы в

аэроклубе – без единого пропуска занятий, но лишь в качестве бесправного «вольнослушателя». И вот, наконец, по весне – отчаянная авантюра: добыв «липовое» направление на медкомиссию и успешно пройдя её, я «теряю» комсомольский билет и получаю за это дело строгий выговор с занесением в учётную карточку. А следом – новый документ взамен утерянного. Естественно, воспользовавшись невнимательностью клерков городского комитета ВЛКСМ, при его выписке, я прибавил к своему возрасту пару годиков.

Потом, вместе со всей своей аэроклубовской планерной группой, я поехал на аэродромчик Коломенского аэроклуба «Коробчеево». Там предъявил выписку о прохождении медкомиссии и мой новый комсомольский билет, из которого следовало, что мне уже исполнилось шестнадцать, и этот мой официальный документ – на тот момент единственный. А паспорт я, якобы, просто не успел пока получить...

Вот так, в недозволенно раннем возрасте, я и приобщился к небу, совершив свои первые парашютные прыжки. А это, в свою очередь, дало мне возможность, оставаясь всё тем же «вольнослушателем», начать летать на планерах.

Затем уже везде, где бы и в каком бы качестве ни служил, я делал всё возможное, чтобы как можно чаще и профессиональнее прыгать.

Ещё курсантом лётного училища стал инструктором-парашютистом. Служа офицером в строевом авиационном полку, выполнял обязанности начальника парашютно-десантной службы. Придя в Школу лётчиков-испытателей, довольно интересно попрыгал с парашютистами-испытателями. И только после окончания Школы, когда я стал уже лётчиком-испытателем микояновской фирмы, на мои прыжки был наложен суровый запрет начальства.

– Для такого хобби, – сказал тогда мой шеф-пилот – ты слишком дорого стоишь!

Завершилась моя парашютная карьера 16 августа 1987 года очень колоритным показательным прыжком на Москву-реку в пригороде моего родного города Жуковского, над многотысячным сборищем людей на традиционном праздновании Дня Авиации. Я прыгал в группе с парашютистами-испытателями Лётно-исследовательского института.

Этому прыжку буквально за несколько дней предшествовала, как обычно, пара точно таких же прыжков для тренировки.

Задание – групповой прыжок восьми парашютистов из вертолёта МИ-8. После определённой задержки – синхронное раскрытие, построение в «карусель» и затем (уже в показательном

прыжке) – выпуск на фалах флагов и включение разноцветных дымовых шашек. Приземление – на воду, так как весь берег будет буквально забит людьми. На тренировках всё именно так и отрабатывалось, за исключением дымов.

При парашютных прыжках с приводнением полагается сразу же после раскрытия основного купола, убедившись в нормальной его работе, отцепить одну группу замков запасного парашюта, отвести «запаску» в сторону и, усевшись поглубже в главной круговой лямке подвесной системы, разомкнуть все её замки и карабины с таким расчётом, чтобы при касании воды быстро выскользнуть из подвесной системы. Это – мера безопасности на случай, если парашют накроет тебя сверху или, наоборот, если при сильном ветре потащит по воде. В обоих случаях есть риск захлебнуться и утонуть. Оказавшись в воде, парашютист должен немедленно разъединиться с парашютом.

Именно так я всё и начал проделывать – привычными движениями сразу после раскрытия... И вдруг короткий энергичный порыв ветра резко качнул мой купол! В доли секунды главная круговая лямка, на которой я сидел словно на детских качелях, выскользнула из-под меня (именно так, как я сам сделал бы это при приводнении) и оказалась за моей спиной.

Мгновенно ощутив, что единственной силой, воздействующей на моё тело, является сила всемирного тяготения, направленная строго вниз – к родной планете, и что мой организм начинает движение в соответствующем вертикальном направлении с ускорением свободного падения, я успел лишь судорожно ухватиться за свободные концы подвесной системы...

И вот он – Момент Истины, возможность неограниченного осмысления бытия и вечности!

Схватившись руками, я повис посреди бездонного очаровательно чистого августовского неба... Яркое солнце в изобилии насыщает пространство и меня в нём лучистой энергией. До Земли – больше полукилометра. Внизу – красивейший пейзаж: причудливый изгиб Москвы-реки с устьицем впадающей в неё речушки Пехорки, заросший ивами пляж с лодочной станцией и вокруг – луга, луга, раскрашенные очень яркой зеленью. Полнейшая тишина, только снизу доносятся трели жаворонков.

Парашют, как ему и полагается, снижает меня невыносимо медленно. Каменеющие руки начинают дрожать. Лучистое солнечное тепло всё больше и больше переливается по моему лицу, в глаза заползают крупные капли едкого пота.

Руки онемели! Как же заставить их ещё продолжать сжиматься, столь зыбко удерживая твою судьбу, парашютист?

Неужели разом может всё кончиться – так глупо, в такой «тишине» и «красоте»?!... Земля всё также неосязаемо далека, а тишину уже надсадно разрывают ставшие оглушительно пронзительными трели жаворонков!

Как я додержался до всепрощающего омовения в водах Москвы-реки – объяснить не могу...

И много позже, в который уж раз пересматривая фильм «Люди Земли и Неба», я вдруг был потрясён новым пониманием повторенных моим отцом слов Экзюпери:

"Всё-таки я жив... С каким-то удивлением смотрел я на поля, где должен был разбиться! Совершенно новое чувство. Слова беспомощны. Как выразить те поля и то спокойное солнце? Нельзя же сказать: «Я понял – поля, солнце...»

Да, парашютная (или, как иронично сказали бы многие из моих коллег-пилотов, «тряпочно-верёвочная») тема прошла в моей судьбе очень ярко и была с избытком наполнена как радостными событиями и даже курьёзами, так, порой, и изрядной долей драматизма.

Яркий, солнечный день весенне-летнего сезона 1985 года. Подмосковный военный аэродром Кубинка. Здесь сейчас базируются аж два истребительных авиационных полка: мой родной и перелетевший с аэродрома «Шаталово» на время ремонта их полосы братский полк нашей же дивизии.

Среди «шаталовских» пилотов есть один «сдвинутый» на прыжках – вроде меня. Худой и долговязый, он немного старше, воинское звание – капитан (а я – старший лейтенант). Его зовут Саня Иванов. Оба стараемся не упустить ни одной возможности прыгать.

В мае парашютно-десантная служба («ПДС») дивизии в лице её начальника майора Бачурина получила задачу: осуществлять проверки поисково-спасательных служб («ПСС») авиационных частей ВВС Московского военного округа, базирующихся на различных аэродромах. Выглядеть всё должно следующим образом: группа из наиболее подготовленных парашютистов, экипированная хорошими оболочковыми спортивными парашютами и всем штатным комплектом средств носимого аварийного запаса («НАЗ») лётчика, должна «опрыгать» задаваемые по ходу дела аэродромы. С этой целью она загружается в специально выделенный самолёт (АН-12 или АН-26), который, как любое обычное транспортное воздушное судно, взлетает с базового аэродрома и далее следует по стандартным воздушным трассам и коридорам. Но маршрут определяется с таким расчётом, чтобы он пролегал ориентировочно на удалении 40-60 километров от проверяемых

военных аэродромов. За один подобный «залёт» обычно проверялось три аэродрома, расположенных порой в нескольких сотнях километров друг от друга.

Выйдя таким образом в заданный район, с воздуха выбирали подходящую площадку, и с высоты 1500-2000 метров выбрасывалось обычно по два парашютиста. После чего командир корабля включал радиосигнал «Бедствие», делал над местом выброски два-три виража, передавал на проверяемый аэродром сообщение: «Лётчик покинул борт воздушного судна!» – и уходил дальше.

Задача выпрыгнувших сводилась к исполнению роли «терпящих бедствие» в соответствии с «Инструкцией экипажам воздушных судов по действиям после вынужденного покидания в малонаселённой местности». Нужно было, расстелив парашюты, обозначить место приземления, связаться с помощью аварийной радиостанции с поисковым вертолётом и, пользуясь всем комплектом сигнальных средств НАЗа, вывести его на себя. При всём том, фиксировать для последующей оценки работы ПСС время выброски, приземления, выхода на связь спасательного вертолёта и твоей благополучной эвакуации.

Иногда в таких залётах проверялись аэродромы, расположенные в шестистах и более (!) километрах от базового… Причём нехватка на нашей базе подготовленных специалистов ПДС заставляла нас порой прыгать на эти задания и поодиночке. Всё вышеописанное, учитывая неопределённость заранее выбираемых с воздуха площадок приземления, представляло собой довольно непростое занятие!

Но один из этих прыжков запомнился мне на всю жизнь – отнюдь не своим драматическим накалом, а как пример самого невероятного курьёза.

В тот солнечный день, понедельник 13 мая 1985 года, наша очередная «супергруппа» получила задание: проверить ПСС аэродромов Калинин, Шайковка и своего базового аэродрома Кубинка.

Мы с Саней Ивановым, как лица, всё же относящиеся по своей основной специальности прежде всего к лётному составу, а потому пребывающие в вечном страхе получить от своих командиров нагоняй за чрезмерное увлечение столь «несерьёзным» занятием, как парашютные прыжки, естественно напросились прыгнуть в паре поближе «к дому» – подразумевая при этом возможность по-быстрому, отпрыгавшись, успеть на предварительную подготовку к завтрашним полётам. А так как на самом аэродроме в Кубинке о наших целях точно мало кто что знал, и, следовательно, место выброски априори точно задано

быть не могло, то Саня решил совместить ещё и полезное с приятным: навестить таким образом своего дедушку, жившего километрах в тридцати от Кубинки в деревне Введенское.

Договорившись обо всём заранее со штурманом, которому, естественно, никто конкретного места выброски не определял, и, показав ему на карте нужный нам населённый пункт Введенское, мы погрузились в АН-26 и поднялись в воздух. Мне Саня, как старший, определил мою задачу просто:

– Все сигнальные средства будут у тебя. Я прыгну первым. После раскрытия куполов опознаю дедушкин огород и буду рассчитывать на него. Приземлимся на картошку – там земля помягче. Ты всё время держись за мной. Я после приземления сразу схожу к дедушке, а ты работай как положено с НАЗом и сигнальными средствами. Пока за нами прилетит вертолёт, дедушка нас обязательно угостит чем-нибудь вкусненьким.

Сказано – сделано!

Наш АН-26 после взлёта, покружив для отвода глаз где-то в отдалении от своего аэродрома, выходит в заданный район. В салоне дребезжит зуммер командного звукового сигнала и загорается жёлтая лампа над хвостовым люком – рампой: «Приготовиться к выброске!»

Ещё раз проверяем правильность креплений, подгонки парашютов и снаряжения. Открывается хвостовой люк. Мы подходим к огромному, гудящему мощными струями воздуха провалу в задней части салона. Оперевшись на кажущийся таким хрупким, в сравнении с бушующей за ним энергией воздушных струй, «газонный» заградительный барьерчик рампы, отделяющий нас от ревущей бездны, слезящимися глазами всматриваемся в проглядывающие сквозь редкие разрывы в облаках кусочки земных ориентиров.

Странно, но в межоблачных прогалах мелькает совсем не та картина, что я ожидал: там сплошной лес, перерезанный лишь прямой веткой автомагистрали с довольно оживлённым движением автотранспорта. Поблизости – никаких населённых пунктов, или хотя бы просто открытых площадок. Но толком разобраться сложно: облачность под нами баллов семь, и землю видно лишь в редкие разрывы.

Резко каркает прерывистый зуммер звукового сигнала выброски… А почему прерывистый? Но бортмеханик тут же отворяет перед Саней «калиточку газончика» и отрывисто бросает короткую команду:

– Пошёл!

В чреве рампы мелькают подошвы Саниных башмаков, а я, подняв взгляд на «светофор» над рампой, с удивлением вижу, что

там, на фоне каркающего зуммера, горит красный сигнал «Запрет выброски». Бортмеханик тоже это понял и растерянно смотрит на меня. Но что я-то могу сделать, если Саня уже во-он где, падает затяжным, а я стою тут? И хотя знаю, что выброска запрещена, но в то же время понимаю, что у меня находятся все сигнальные средства, а под Саней – действительно непонятная местность! (Как потом выяснилось, штурман попутал расчёт места выброски – «всего-то» километров на двадцать пять).

Делать нечего – я прыгаю в гудящую дыру вслед за Саней!

Стабильно падаю за ним, стараясь не упустить из поля зрения его периодически тающую в сгустках облаков фигурку. Разом вдруг улетает вверх нижняя кромка облачного слоя, и резко проясняется картина местности. Так и есть: внизу – ничего похожего на нужную нам деревушку, под нами сплошь густой лес и идущее через него шоссе с большим количеством мчащихся машин.

Вижу, как разбросанные в свободном падении Санькины руки убираются к груди, где в кармашек подвесной системы заправлено вытяжное кольцо основного парашюта. Тут же из его расчекованного ранца вылетает вытяжной парашютик – «медуза», выволакивая на стреньге камеру с куполом и пучком строп. Пора раскрываться и мне, дёргаю кольцо.

После рывка-раскрытия осматриваю сверху себя купол и ещё раз местность внизу: вдали виден какой-то дачный посёлок на полянке, но он совершенно не похож на Введенское, да мы туда и не дотянем при всём желании. Тяну то за левую, то за правую стропу управления – «клеванту», держусь на снижении за Саней, стараясь при этом высмотреть мало-мальски пригодное для приземления место. Он тоже озадачен этой проблемой: заметно, как мечется...

Мы чудом примостились на крохотной прогалине среди леса, вплотную примыкающей к обочине дороги. Первый вопрос друг другу:

– Где мы?

Ответ – взаимно неопределённый. Даже по солнцу сориентироваться не можем: небо затянуто облачностью. Саня начал расстилать парашют, а я на обочине шоссе, как наиболее открытом месте, – устанавливать аварийную радиостанцию.

Пора пытаться сориентироваться старым авиационным методом – «опросом населения». Выхожу на дорогу, и, голосуя в потоке мчащихся легковушек, останавливаю молоковоз. Два коротких вопроса шофёру:

– Скажите, пожалуйста, что это за дорога?

– Ребята, да вы что – это же Минское шоссе...

(Вот это да, ну и занесла нас нелёгкая!)

– А вообще-то, вы движетесь в направлении от Москвы или на неё?

– (!)... да вон, сзади – Голицыно, километров пять как проехал.

– Всё я-ассно, спасибо... Езжай!

Спрыгиваю с подножки и, огорошенный, передаю Сане наш разговор.

И только потом я сообразил, что должен был подумать обычный среднестатистический советский водитель, услышав подобные вопросы, видя при этом на обочине валяющиеся парашюты и торчащую антенну радиостанции...

Не успели мы обсудить создавшееся положение, как с той стороны, куда уехал «наш» молоковоз, появился автобус с вооружённым нарядом милиции. Выяснив при проверке документов, что мы «пытаемся выдавать себя за офицеров ВВС», они тут же вызвали представителей военной прокуратуры, которые также приехали с удивительной быстротой.

И только через час с лишним, когда затягивающееся выяснение наших личностей грозило закончиться явно не в нашу пользу, наконец-таки послышалось над головой стрекотание поискового вертолёта, и следом подъехал грузовик с наземной поисково-спасательной командой.

И это-то – при проверке своего же базового аэродрома вылета!...

А штурман с АН-двадцать шестого потом извинялся за то, что он «немного попутал» в расчётах выброски. И когда это понял, то дал прерывистый звуковой и красный световой сигнал: «Отставить выброску!» Но было уже поздно...

... Неутихающая моя боль – Саня Сперанский. Высокий, худощавый, очень симпатичный парень, своей густой чёрной шевелюрой и правильными чертами лица походивший на популярного киноартиста Алварса Лиепиньша.

Парашютист-испытатель Лётно-исследовательского института. Мы вместе немало попрыгали, пока я был слушателем Школы лётчиков-испытателей. «Ходили» на длительные, по 60-70 секунд, задержки, делали показательные прыжки...

Его фанатичная любовь к парашютным прыжкам не знала непреодолимых преград. Как-то раз, при одном из показательных прыжков, он, приземляясь на футбольное поле близлежащего пионерлагеря, сломал себе одну из кистевых костей руки. А потом, вынужденный, как и все мы в то далёкое время, не искать порой среди авиационных докторов друзей, а из-за тогда их обычной агрессивности, наоборот скрывать все свои проблемы,

лечился тайком в отпуске за собственный счёт.

Невыносимо тяжело тянулся пыльный август 1988 года…

Шестого умер от мучительной и непонятно молниеносной болезни Анатолий Семёнович Левченко, всего лишь немногим более полугода назад летавший в качестве космонавта-исследователя на орбитальную станцию «Мир». Через двенадцать дней, в «классический» день авиации, восемнадцатого числа, мы были потрясены гибелью в испытательном полёте на спортивном СУ-26 Александра Владимировича Щукина – дублёра Левченко в подготовке и выполнении его космического полёта и второго пилота у него же в экипаже «Бурана».

Так рядом – одним экипажем, их и похоронили в Жуковском на ставшем, фактически, мемориальным Быковском кладбище… Когда заходишь туда порой, кажется, что земля стонет от тлен лежащих там многих и многих испытателей…

Щукин погиб за три дня до долго готовившегося воздушного парада в честь Дня авиации, официально отмечавшегося в том году двадцать первого августа. На этом же параде они вместе с Сергеем Тресвятским должны были на СУ-двадцать седьмых сделать два прохода в строю дозаправки с ИЛ-76, командиром которого был Виктор Константинович Александров, а затем продемонстрировать парный пилотаж. Сейчас кажутся поразительно роковыми сочетания людей и обстоятельств в те дни! Кто бы мог предполагать тогда, что через два с небольшим года, в октябре девяностого, Виктор Александров полетит в задней кабине на спарке МиГ-23УБ, которую из передней кабины будет пилотировать Сергей Тресвятский. После безуспешных попыток выйти из штопора, при их катапультировании, из-за нештатного отстрела кресел Виктор получит сильные ожоги…

А тогда, в августе 1988 года вокруг предстоящего праздника разгорелись страсти: проводить его или не проводить, летать или не летать? Раздавались даже голоса, что когда в морге лежит непохороненный наш товарищ, праздновать – всё равно, что «танцевать на крышке гроба».

И всё же мучительно родилось окончательное решение: летать! Если всё отменить – мало кто из обывателей что-то узнает и поймёт. А если же провести праздник, упоминая в комментариях о недавно ушедших друзьях, если выполнить эти проходы с остающимся незанятым местом Щукина в строю дозаправки слева от ИЛ-76, то наше лётческое горе станет горем и для десятков тысяч собравшихся зрителей.

Праздник прошёл успешно. Полёты и вся сопутствующая обстановка получились именно такими, как и задумывалось. Традиционно воздушный парад замыкали групповые прыжки

парашютистов. После окончания показа я, по старой памяти, недолго посидел с «прыгунами», мы поговорили понемногу обо всём.

У Сани Сперанского, как и у всех, настроение было хотя и приподнятое, но, естественно, не соответствующее праздничному в обычном понимании. Когда речь зашла о Левченко и Щукине, он сказал, что неплохо бы так же собраться и сходить на их могилы, помянуть на сорок дней.

Но судьбе было угодно распорядиться иначе – мы все пришли туда через две недели! Пришли, чтобы навсегда рядом с Анатолием Семёновичем и Александром Владимировичем оставить нашего Саню…

В пятницу, второго сентября 1988 года, на нашем аэродроме поднялся в воздух пассажирский лайнер ИЛ-62 с необычным заданием: выброска парашютистов-испытателей. Дело в том, что этот совершенно ни для чего, кроме перевозки пассажиров, изначально не предназначенный самолёт (в том числе, естественно, и для прыжков с парашютом – даже с целью вынужденного покидания) был переоборудован по специальной испытательной тематике в летающую лабораторию. Планировавшиеся же на нём последующие испытательные полёты подразумевали участие в них, кроме лётного экипажа, целого штата инженеров-экспериментаторов для работы со специальным оборудованием. В такого рода испытательных полётах непременно должны быть предусмотрены методы и средства вынужденного покидания воздушного судна в аварийной ситуации.

С этой целью парашютистам-испытателям Николаю Рослякову и Александру Сперанскому была поставлена задача «опрыгать» самолёт из передней двери пассажирского салона, чтобы сделать затем заключение о возможности его вынужденного покидания. В качестве основного средства объективного контроля использовалась высокоскоростная киносъёмка с рядом летевшего ТУ-134. На ней и запечатлелись трагические кадры.

Сначала на разных значениях скоростей в пределах диапазона, рекомендованного наукой для вынужденного покидания самолёта такого типа, было сброшено несколько манекенов. По теории, чем больше скорость, тем с меньшим зазором под крылом должен пройти манекен.

В выполненных выбросках, однако, эта закономерность однозначно не наблюдалась… Сперва, по мере уменьшения скорости, зазор, как полагается, увеличивался. Но вот у последнего манекена, выброшенного на минимальной из

заданного диапазона скорости, этот зазор оказался меньше предыдущего. Это показалось непонятным, нелогичным – но так как он всё же не был меньше минимально допустимого для такого прыжка, а случайные разбросы в подобных экспериментах не редкость, было принято решение продолжать работу по плану.

А по плану теперь должны были прыгать испытатели. Первым, на меньшей скорости, Сперанский. Вторым – в условиях, считавшихся более жёсткими, на большей скорости, Росляков.

И Саня прыгнул...

Потом выяснится, что наука слепо ошиблась, а уменьшение зазора при выброске последнего из манекенов случайным не было. Дело в том, что весь теоретически рекомендовавшийся для вынужденного покидания летающей лаборатории ИЛ-62 диапазон, сам по себе уже находился в области довольно небольших – для этого типа самолёта – скоростей, при которых на отдельных элементах конструкции обтекание воздуха становится срывным. И, начиная с определённого значения, при дальнейшем уменьшении скорости, сравнительно задолго до возникновения срывов на крыле, возникают мощные срывные вихри, сходящие с вытянутой носовой части фюзеляжа. Направление их закрутки таково, что вдоль борта самолёта в этом районе идёт как бы местный восходящий поток. Он-то и приподнимал последний из манекенов...

В него и попал Саня! При замедленном просмотре ускоренной киносъёмки, сделанной оператором летевшего рядом ТУ-134, отчётливо видно всё происходившее в те последние трагические доли секунды.

После отделения Саню энергично подняло аж до линии иллюминаторов и развернуло спиной к потоку. Затем он начал, как и положено, проваливаться вниз – но к тому моменту был уже слишком близко к передней кромке корневой секции крыла.

Удар о лобовую часть плоскости пришёлся на грудь и был настолько силён, что расчековался ранец основного парашюта. Его купол начал неравномерно наполняться под крылом, а Саню проволокло потоком сверху. Ещё несколько мгновений – и одна за другой порвавшиеся неравномерно натянутые стропы больше не связывали парашютиста с основным куполом. Падая после такого удара, запасной парашют он, конечно же, раскрыть уже не мог...

В качестве последней ремарки в этом грустном рассказе хочется без каких-либо комментариев констатировать, что по смете испытательной программы денежная оплата этого испытательного прыжка была около двадцати пяти рублей. И не подумайте, что в этом месте допущена опечатка – именно так, в один доперестроечный четвертак (или – в две бутылки неплохого

коньяка), была изначально оценена работа испытателя в том рискованном эксперименте.

А когда уже на все мои прыжки был наложен суровый запрет начальства, я часто предавался ностальгическим воспоминаниям о незабываемых моментах и ощущениях. Проснёшься, бывает, среди ночи и прислушиваешься к шелесту листьев, шуму ветра за окном, пытаясь невольно спрогнозировать: «прыжковая» ли погода будет наутро?...

май 1985 г. – сентябрь 1988 г.

ПОТРЯСЕНИЕ

С калейдоскопической быстротой в наше динамичное время проходят и меняют друг друга люди, освоенные типы самолётов, виды местности, над которой мы пролетаем.

Хронический цейтнот!

И вдруг время, словно начав растягиваться, как резина, меняет свой ход, и смотреть на, казалось бы, все те же привычные вещи начинаешь совсем иначе – не изнутри событий, а как бы со стороны – «латерально». И уже сам перестаёшь узнавать себя в происходящих ситуациях...

Четверг, 22 февраля 1990 года. Не по-февральски тёплый – как, впрочем, и вся нынешняя зима – день.

Лицо неба часто меняет своё выражение: с утра – низкая облачность с кратковременными, но плотными снежными зарядами... Ближе к обеду облачность явно приподнимается, её то совсем разрывает, то опять натягивает – «слоёный пирог». Когда нет осадков видимость изумительная. Мне же нужна погода с высоким нижним краем облаков, чтобы отработать на МиГ-29 вновь составленный комплекс демонстрационного пилотажа над аэродромом, или, как мы говорим, «над точкой». В зону, за облака, на это дело я налетался уже достаточно.

После обеда на пилотажной «боевой» (то есть одноместной) машине слетал Марат Алыков – «покрутился» в зоне, затем над точкой выполнил отдельные элементы пилотажа. Нижний край облачности стал достаточно высоким, после Марата на этой же машине готовлюсь лететь я. С той разницей, что мне не нужно в зону – пилотаж будет со взлёта в точном, по секундам, соответствии с уже просчитанным новым комплексом. Обо всём этом по телефону договариваюсь с диспетчерами, для страховки ещё раз сам перезваниваю руководителю полётов:

– Будет полёт аналогичный Алыкову, но всё – над точкой, в

зону не пойду.

Запускаю двигатели, выполняю тест-контроль систем, выруливаю...

Перед тем, как занимать для взлёта полосу, уточнил по радио у заходящих на посадку ТУ-95 и ИЛ-76 нижний край. Ответ:

– Высокий, рваный, где-то 1300.

Неплохо!

По кругам ходит, «гладя глиссаду» – отрабатывая заходы по маякам инструментальной посадочной системы, АН-26 Лётно-исследовательского института. Опять-таки заранее договариваюсь, чтобы не мешал:

– Будь добр, отойди к третьему минут на десять, не больше.

– Саша, для тебя – всегда пожалуйста! – кто-то из ЛИИвских ребят с АН-двадцать шестого узнал меня по голосу.

Занимаю полосу, над головой огромный разрыв в облаках – совсем хорошо.

Двигателям – полный форсаж, включаю секундомер, отпускаю тормоза. Через семь секунд отрыв, и сразу же – ввод в петлю. Протягиваю немного на восходящей вертикали – нужно будет «приподнять» высоты вывода в нижних точках (всё-таки в первый раз тренирую над точкой целиком новый комплекс), а заодно ещё раз уточняю высоту «низа» облачности. В самой верхней точке петли 1300 метров – это даже с избытком! Чуть зацепил низ основного слоя облаков, но подо мной где-то в районе тысячи метров ещё балла четыре рвани.

Нормально, учтём. Кручу дальше вниз. Двадцать пять секунд от начала разбега – поворот на нисходящей ветви петли, энергичный ввод в колокол. В кабине смешались рёв грохочущих за турбинами форсажей и срывающихся со всей несущей поверхности самолёта мощных вихрей.

Подходит заданный угол набора, выключаю форсажи, убираю обороты. Контрастная пауза – все звуки стихли. Но это – обманчивая тишина, приближается более рискованная стадия. Фиксирую созданный угол и весь концентрируюсь на главном в данный момент: строго держать заданный угол тангажа, уменьшишь – самолёт «зависнет» и может свалиться, «передерёшь» – можешь свалиться на спину и оказаться в перевёрнутом штопоре. Крен и скольжение – строго по нолям! Иначе есть шанс непредсказуемо сорваться вбок. На столь малой высоте вывод из любой подобной ситуации весьма проблематичен.

Скорость падает... Всё, ноль. Высота в верхней точке – тысяча метров с копейками. Машина начинает ровно скользить на хвост. Отлично, ручку полностью на себя!

Пятьдесят пять секунд – прямо «выпадаю» из колокола. Всё путём – по плану. Сжимаю форсажные гашетки и двигаю рычаги управления обоих двигателей опять до упора вперёд – полный форсаж!

Доворачиваю в створ «дисплей лайн» – условной оси пилотажа, за которую сейчас мы принимаем параллельную полосе рулёжку, и готовлюсь выполнять наш новый элемент – «вертикаль со спины» с последующими двумя с половиной витками «срывных бочек» – вращения на больших углах атаки.

Неожиданно по радио – голос РП:

– Ну хватит здесь крутиться, отходите в зону.

… Но как же так? Всё же ведь было оговорено заранее – целиком комплекс пилотажа над полосой!

Бесстрастно тикают секундочки, любая заминка – и ожидавшиеся от полёта результаты будут сведены к нулю… Энергично доворачиваюсь по оси пилотажа над ближним обрезом полосы. Может это недоразумение?

Пробую договориться, «вытянуть» полёт:

– Пятьсот седьмой, работаю здесь – по плану! Продолжаю работать, не мешайте!

Как гласит русская пословица: «Глаза боятся, а руки делают». Несколько секунд разговора – секунд строго считанных – а я уже в исходной точке для вертикали со спины. Отвлечения – в сторону!

Перевернулся. Ввод – запредельная отрицательная перегрузка, разрешённая нам, лётчикам-испытателям фирмы, только на этой машине и только в таких полётах. Небо – снизу, Земля – сверху, уплывает за голову. Привязные ремни с силой врезаются в плечи…

А тут ещё РП отвлекает – чёрт бы его подрал, хоть это и мой друг Юра, вместе с которым мы бегали на ПДС прыгать с парашютом. Ведь договаривались же обо всём перед полётом!

Горизонт уплыл из поля зрения назад, скорость упала, ручка управления – на упоре «от себя». Через тринадцать секунд от ввода в фигуру переворачивающийся силуэтик самолёта на командно-пилотажном приборе указывает на то, что ось моего истребителя направлена практически вертикально вверх.

А теперь ручку – на себя. Правому двигателю – форсаж. Быстрее начинать бочки, разнотяг двигателей поможет вращению!

Раскрутил пол-оборота, увеличиваю углы атаки. Всего должно быть два с половиной витка (хотя, в принципе, по результатам нашего вчерашнего контрольного полёта с шеф-пилотом на спарке, он сделал вывод, что при таком разнотяге – левый двигатель на малом газе, правый на полном форсаже – темп вращения позволит в тысячу метров высоты «вписать» ещё

на один виток больше). Вращение идёт очень неравномерное, но разнотяг помогает «подкручивать».

Всё, скрутил... Два витка или полтора? Обсчитался что ли?...

Похоже на то – и высоты ещё много, 800 метров... Быстрее докрутить ещё один виток! Начал... Но – стоп!

Это же лишний! Прекратить вращение!

Высота ещё 500 метров, да «зарыться» я успел здорово – нос самолёта направлен практически отвесно вниз. Навстречу несётся, с ужасающей быстротой увеличиваясь в размерах, перекрывая собой всё остекление фонаря, заснеженный кусок поля с проглядывающими на белом фоне пучочками мёрзлой травы.

Вывод, немедленно!

Угол атаки на выводе – предельный, но движения рулями – ювелирнейшие. Не доберёшь ручку – не доберёшь угол атаки, вывод будет более растянут. Возьмёшь чуть больше – сработает толкатель системы ограничения угла атаки. И в том, и в другом случае на выводе будет потеряно несколько лишних, таких драгоценных сейчас, метров высоты.

Смотрю бесстрастно на этот невероятно большой – во весь фонарь – несущийся навстречу и, кажется, так неохотно проворачивающий под меня свою плоскость, кусок заснеженного поля. И, как робот, выполняю точные движения рулями.

Вывожу. Вроде «вписываюсь». Но, ах ты ... побери, ну надо же! На мысленном продолжении моей траектории – как раз вышка командно-диспетчерского пункта РП!

В наушниках на весьма «повышенных тонах» раздаётся голос лётчика-испытателя ЛИИ Бориса Ивановича Юмашева с только что севшего, заруливающего ИЛ-76:

– Э, э, пилотажник, выводи! Э, э...

Даю вперёд левую ногу, крен – влево. Набегающая заснеженная мёрзлая травка уже так близко! Вроде бы как ближе, чем даже бетон полосы на посадке, за борт кабины аж противно выглядывать. Вжав голову в плечи, теряю остатки высоты и...

... Благополучно проношусь мимо КДП!

Пошёл в набор высоты, зашёл на посадку, сел...

А потом меня очень долго мучило огромное чувство досады за так глупо сложившиеся обстоятельства.

... И лишь много позже настигла мысль о том, до чего же жестка могла бы быть та припорошенная снежком мёрзлая травка!

февраль 1990 г.

«13 декабря при выполнении испытательного полёта потерпел катастрофу вертолёт МИ-26. Погибли 5 членов экипажа – командир лётчик-испытатель 1-го класса полковник А.Разбегаев, второй лётчик, лётчик-испытатель 2-го класса майор Н.Чуркин, штурман, заслуженный штурман-испытатель СССР полковник Л.Данилов, бортовой техник капитан С.Охотников, бортовой механик прапорщик А.Метельский. Военный совет и политическое управление Военно-Воздушных Сил выражают глубокое соболезнование родным и близким погибших, до конца выполнивших свой воинский долг. Светлая память о верных сынах Отчизны навсегда сохранится в наших сердцах...»

«Красная Звезда», 15.12.1989

Бывают ли вещие сны?

И вообще, что стоит за всеми так широко сейчас распространившимися суждениями о реальности невидимого «параллельного мира», загадочных явлениях и многом другом?

Безусловно – изрядная доля мистики. Говорят, что во все времена тяжёлое моральное состояние того или иного общества сопровождалось резким возрастанием массовых психозов: люди инстинктивно пытались отыскать хоть какое-то «нечто» и верить в него, вне зависимости от бурно и настойчиво навязываемых и следом рушащихся догм и идолов. Пожалуй, то общество, в котором мы сейчас живём, целиком соответствует такой модели.

Но и «стричь под общую гребёнку» мистицизма, и отвергать с ходу всё для нас непонятное тоже нельзя. Я стараюсь быть по возможности объективным и поэтому считаю, что мне ведомо слишком мало, чтобы квалифицированно рассуждать о степени реальности и достоверности непонятных, кажущихся мистическими, явлений. А поэтому не могу слепо доверять многим суевериям, равно как не могу решительно их отвергать. Не берусь и дать заведомо отрицательный ответ на заданный в начале главы вопрос: существуют ли вещие сны?

Знаю лишь, что иногда, совсем нечасто, ко мне, спящему, являются мои товарищи, которых уже нет на этом свете. Я явственно осязаю их бытие, их близость. Мы разговариваем, рассуждаем – порой это воспринимается настолько реально, что я даже во сне ловлю себя на мысли: ведь он же ушёл, я сам нёс его в последнюю дорогу, или кидал горсти земли в его усыпальню! А сейчас он вот – рядом, совершенно здраво говорит, даже с обычным юморком. Терзают сомнения, с языка чуть не срывается стыдный вопрос: «Слушай, так ты же...?»

После этих снов у меня подолгу не проходит ощущение, что я

смотрю на мир их глазами. В такие дни часто приходят очень важные мысли, выводы, к которым до того мне не доводилось прийти годами. И подобные откровения «по пьяному разговору» мне приходилось слышать не от одного пилота…

В субботу, 16 июня 1990 года, в 170 километрах от Москвы по Ярославскому шоссе было торжественное открытие обелиска на месте гибели экипажа вертолёта МИ-26, потерпевшего катастрофу при выполнении испытательного полёта 13 декабря 1989 года.

Второй пилот в экипаже, Коля Чуркин, был моим близким другом. Этот парень странным образом сочетал в себе, казалось бы, несовместимые черты. Он был очень силён физически: в шуточку, «за просто так» подходя в казарменном закутке – «спорткомплексе» к гирям, брал в обе лапы по двухпудовику и выполнял в жиме-толчке норму тяжелоатлета первого разряда. В то же время его мешковатая конституция совсем не вязалась, фигурально говоря, с культуристскими формами Ван Дамма или Шварценеггера. При всём том, он был очевидно умён: всегда имел очень неплохую успеваемость, удачно осваивал все теоретические дисциплины. Успешно играть в шахматы в наших кругах с ним не мог никто.

Вся его мягкая внешность, простецкие манеры рассуждать и высказываться создавали ему имидж, как говорят, недалёкого деревенского простачка. К сожалению, уже много позже из-за этого в тех высших лётно-испытательных кругах, в которые мы впоследствии взошли, кое-кому там стало казаться, что он недостаточно соответствует требованиям их стандартов, и что в него «столько много всего ещё нужно вливать…» Как горько мне было это слышать о человеке, который по своим душевным, интеллектуальным и профессиональным качествам объективно стоял несравненно выше его «оценщика-аристократа»!

И – главное. Он очень, очень любил летать! И на всех стадиях обучения и профессионального совершенствования делал это весьма успешно!

Ещё от курсантских острословов после очередного телепросмотра кинокомедии по новелле О'Генри «Вождь Краснокожих» к нему из-за мешковатой фигуры и улыбчивого лица намертво прилипла кличка по имени одного из главных персонажей – «Хенк». И хотя, конечно, так его звали только самые близкие друзья, которых годы разбрасывали всё дальше и дальше друг от друга, в нашем узком кругу его редко кто-нибудь называл иначе.

… Тот июнь 1990 года выдался очень горячим. Было много основной лётно-испытательной работы, много самых разных событий: я только что возвратился из своей первой

загранкомандировки во Францию, сдал в аспирантуре экзамены кандидатского минимума по английскому языку и философии, получил квалификацию лётчика-испытателя второго класса.

За этот же один месяц – точнее, если считать с 31 мая – в четырёх авиационных катастрофах погибли шесть моих знакомых лётчиков!

Ещё в пятницу, пятнадцатого июня, я интенсивно работал на одной из наших южных испытательных баз и даже не помышлял на выходные дни оказаться дома. Но вдруг радость: представилась возможность слетать на попутном транспортном самолёте на «уик-энд» домой. Не скрою, прежде всего меня притягивала возможность хоть пару дней провести с семьёй – уже в воскресенье мы все опять надолго разлетались.

Домой в ту пятницу я добрался очень поздно и, ложась обессиленный спать, подумал, что всё же надо бы заставить себя завтра встать пораньше и съездить на открытие обелиска экипажу Хенка...

... А ночью мы увиделись!

Мы загадочно встретились ещё в тех далёких, тогда казавшихся такими трудными, а сейчас кажущихся таким счастливыми, курсантских временах. Во сне мне будто бы сказали, что он где-то обжёгся и его увозили в больницу, а я всё никак не мог улучить возможность перекинуться с ним хоть парой слов. Но мне всё же удалось проникнуть в санчасть и немного поговорить с ним.

Он лежал готовый к отправке, в курсантском «ХБ», без сапог, с обожжённым лицом и руками, но совсем не похожий на страдальца. Увидев меня, заулыбался, и мы завели непринуждённую беседу.

– Хенк, как это тебя угораздило?

– Да вот, не повезло немного. Вообще, ладно, ерунда, только уезжать неохота!

– А куда тебя везут?

В ответ – название хорошо знакомого города.

– Надо же, а я как раз завтра туда собирался. Вот там опять и повидаемся...

... На следующий день, в субботу, я проснулся спозаранку и поехал на место гибели Николая. Долго и утомительно тряслись в душных автобусах, наконец доехали. Вокруг раскинулся очень красивый российский пейзаж, на околице типично русской деревеньки – старательно сделанный обелиск. Рядом – свежая, незажившая рана на земле, вся нашпигованная рваными кусочками металла: как обычно на таких местах, в течение нескольких последующих лет незарастающая травой.

Торжественное открытие, речи, цветы, свечи… Затем, на расстеленных прямо на траве парашютных чехлах, поминали ребят. Всё это время я явственно чувствовал Хенка, со вчерашнего дня незримо присутствовавшего рядом со мной. Попытался что-то такое выразить в своём поминальном тосте… Но, похоже, не смог, явно остался непонятым…

Я по-мужски люблю Хенка – как живого, и по сей день. Он словно и сегодня живёт во мне. Или, быть может, частица меня умерла вместе с ним?

Мы подружились курсантами. Он был старше на один курс, а по возрасту – на три с половиной года. До поступления в военное училище в 1976 году жил в маленьком посёлочке имени Цюрупы Воскресенского района Московской области («моя родная Цюрупка», как он с нежностью называл свой родимый уголок). Это место находится совсем недалеко от моего родного города Жуковский – центра разработки и создания нашей отечественной авиации. И судьба Николая складывалась сообразно этому.

Поступил в Жуковский авиационный техникум, отрабатывал практику «на территории» – этим выражением собирательно именовали испытательный аэродром и все к нему прилегавшие многочисленные научно-технические отделения. Намертво влюбился в авиацию и стал одержим одной мечтой, без вариантов: стать лётчиком-испытателем!

Как-то раз мы, курсантами, втроём с Хенком и Игорем Гудковым, не рассчитав по незрелой молодости своих сил, придя из увольнения, явили свой нетрезвый вид пред ликом дежурного по батальону курсантов офицера. Последовавшее же на следующий день из уст высоких командиров в папахах строгое взыскание одного лишь из нас, Хенка, не могло заставить сдерживать широкую улыбку – потому как, когда нас троих «пороли» перед строем, в его персональный адрес прозвучал страшно льстивший ему упрёк:

– Ну что, Чуркин, напился с испытателями?

Да, мы с Гудком – потомственные лётчики-испытатели. Его отец, Иван Семёнович Гудков, был военным лётчиком-испытателем НИИ ВВС. Он погиб 6 февраля 1970 года в Туркмении, на авиабазе «Мары», где в тот момент готовилась группа военных лётчиков для участия в Арабо-Израильской войне. Его последним заданием стала отработка на спарке МиГ-21 сложных маневров воздушного боя на предельно малой высоте.

А уже чуть позже, когда мы с Гудком были на втором курсе, а Хенк соответственно – на третьем, как-то раз в увольнении, преодолевая опять-таки мучительное чувство вины за нарушение всех инструкций и запретов, мы решили попить пивка. И,

настроив себя посредством оного на весьма сентиментальный лад, пошли затем в фотоателье и вместе сфотографировались. Это было 6 августа 1979 года – в день двенадцатой годовщины гибели моего отца.

Тогда же, будучи во вдохновлённом настрое, мы, вроде бы как «официально», засвидетельствовали друг перед другом одно общее намерение: непременно приложить все усилия, чтобы стать испытателями – о чём и дали «расписку» на обратной стороне полученных фотографий. А для «отчётности» назначили срок следующей встречи – десять лет спустя. В августе восемьдесят девятого года мы должны были собраться, сфотографироваться вместе в том же порядке и, отметив, как положено, это событие, передоговориться на новый срок.

... Прошло ровно десять лет. И мы встретились! Все – испытатели!

Это было сумасшедше сложно: я едва успел прилететь из очередной командировки. Ребята тоже собрались с трудом. Но – собрались!

Место встречи было назначено у Лобного места на Красной площади. Мы немного побродили пешком по старой Москве, сфотографировались в фотоателье в Столешниковом переулке, пошли посидеть в ресторан «Москва» с видом на Кремль. Там показалось скучновато, кругом был основной кабачный контингент: «джорджи» и прочие «тёмные люди». Допив шампанское, пошли ещё погулять.

Прощались на пешеходном мостике внутри вестибюля станции метро «Комсомольская». Нам с Игорем было нужно на Казанский вокзал, а Николаю – в противоположную сторону, на Ярославский. Он всё не хотел уходить. Его последняя фраза, произнесённая под шум идущих внизу метропоездов, навсегда запечатлелась в моей памяти:

– Давайте не спешить, поговорим ещё о чём-нибудь...

Его не стало через три с половиной месяца!

При испытательном полёте тяжёлого вертолёта по запрограммированному в навигационном комплексе маршруту, в автоматическом режиме управления неожиданно и незаметно для экипажа заклинило управление. Вертолёт начал очень плавно, но затем со всё возрастающей вертикальной скоростью снижаться. И довольно много секунд экипаж, не вмешиваясь в управление, просто наблюдал за этим процессом, вполне логично «греша» лишь на неточное выдерживание заданного режима системой автоматического управления.

Когда же терпение экипажа окончилось, автомат был отключен и пилоты попытались вывести машину в горизонт – но

органы управления оказались неподвижны! Борясь вдвоём до последнего с затягиванием машины в неуправляемое прогрессирующее снижение, лётчики даже погнули тяги заклинившего управления!

Потом нашли объяснение: у прошедших ранее через восстановительные ремонты лопастей этого уже очень много налетавшего вертолёта, критическая скорость «упора по шарнирному моменту» была ниже обычного ограничения. Вот на неё-то, не превышая при этом установленного официально максимального ограничения по скорости, они и вышли! На преодоление этого упора не было достаточно не только усилий экипажа, но даже мощности всех гидроусилителей-бустеров системы управления...

И напрасным предостережением показались потом слова Толи Квочура, которые он произнёс, увидев впервые те наши фотографии – курсантские и «десять лет спустя»:

– Вы таких сроков больше не назначайте. А то просто слишком мала вероятность опять собраться всем вместе.

Да, он оказался трагически прав. Мы остались с Гудком вдвоём, и нам не помогло даже то, что срок до следующей встречи мы сократили вдвое...

Уже позднее, перечитывая книгу Сент-Экзюпери «Земля Людей», совершенно неожиданно я наткнулся на слова, написанные в 1933 году и потрясающе точно отразившие те мои чувства в 1990-м:

"...никто никогда не заменит погибшего. Ведь старых друзей не создашь себе сразу. Что может быть дороже сокровищницы стольких воспоминаний, стольких трудных часов, пережитых вместе, стольких размолвок и примирений, душевных порывов! Таких друзей не заведёшь снова. Ведь, сажая дуб, бесполезно мечтать, что вскоре укроешься под его тенью.

Так идёт жизнь. В течение многих лет мы насаждаем деревья, обогащаемся, но приходят годы, когда время разрушает нашу работу и корчует лес. Один за другим оазисы дружбы лишают нас своей тени. И к нашему трауру отныне примешивается грустное сознание, что мы стареем".

... Словно и по сей день Хенк живёт во мне. Или, быть может, частица меня умерла в месте с ним!

июнь 1990 г.

ЖЕРТВЫ ЛЁТНЫХ ПОКАЗУХ

Воскресенье, 9 сентября 1990 года.

Рядовой сорокасекундный сюжетик ежевечерней информационной программы «Время». На экране телевизора – буднично привычный силуэт самолёта СУ-27, «загибающего» петлю. Так как наземные ориентиры в поле зрения пока не попадают, никаких особых эмоций эти кадры не вызывают… Хотя у очевидцев уже в момент прохода им верхней точки петли пульсировала одна мысль: «Низко! Очень низко!»

В следующую секунду, когда истребитель проходит отвесную вертикаль на нисходящей ветви, камера захватывает снизу в кадре деревья, дома – и становится страшно очевидным несоответствие высоты, вертикальной скорости и углового положения самолёта. Женский голос диктора за кадром:

– Во время демонстрационного полёта на севере Италии потерпел катастрофу советский истребитель СУ-27. Пилотировавший его лётчик-испытатель Римас Станкявичус (…ещё через несколько секунд на экране виден мощный взрыв) погиб. Также погиб один служащий местного аэродрома, ранено восемь человек.

… Ещё одна жертва лётных показов. Жертва очень болезненная. И потому, что это уже четвёртая после Олега Кононенко, Анатолия Левченко и Александра Щукина потеря в отряде готовившихся к воздушно-космическим полётам на «Буране» лётчиков-испытателей, в подготовку каждого из которых были вложены огромные средства. И потому, что этот невысокого роста немногословный литовец в кругах лётчиков вызывал особые симпатии своей скромностью и честностью.

И ещё, пожалуй, потому, что большинство аварий и катастроф в демонстрационных полётах, требующих от лётчика величайшего напряжения воли, внимания и физических сил, наиболее легко могут быть списаны на его ошибку. Расследование подобных происшествий обычно проходит относительно просто: ну ошибся – и ошибся… Никто и не будет анализировать глубоко, каким путём пришёл погибший или чудом спасшийся человек к тому состоянию перевозбуждения, рассеянности или усталости, которое повлекло за собой трагедию. Никогда, к примеру, «официальные лица» не писали в заключениях аварийных комиссий о той толпе постоянно дёргающих горстку реально работающих людей бездельников, мнящих себя незаменимыми начальниками и являющихся неотъемлемым атрибутом всех советских делегаций на каждом более или менее престижном авиационном салоне или шоу…

Первое в Истории официальное появление советских боевых истребителей на международном авиационном салоне в

Фарнборо в 1988 году произвело настоящий фурор.

И тем более странным, после шумного успеха, казалось мрачное пророчество Толи Квочура, вынесшего на своих плечах львиную долю нагрузки в подготовке и проведении нашего первого официального «мирно-боевого» авиационного выступления перед миром. Он не раз повторял:

– Такие выступления теперь неизбежно станут регулярными. Но ещё не один лётчик на них «купится».

Я хорошо знаю Анатолия. Человек атлетического телосложения и железной воли, он никогда не был настолько глуп, чтобы играть – перед собой или другими – роль примитивного камикадзе. Но в тот момент я просто не мог понять, чего это он каркает? Мне тогда ещё не представлялся воочию весь клубок проблем: технических, моральных, организационных и прочих, сопровождавших все такого рода мероприятия. С этим мне предстояло познакомиться очень плотно, но немного позже.

С Толей вместе мы полетали немало. Часто сидели друг у друга в испытательных полётах «за второго» – один из таких полётов был поводом для моей первой попытки начать делать все эти записи. В большинстве же случаев он бывал в полётах со мной в роли инструктора. Это были полёты концентрированной полезной нагрузки: ни одного пустого движения, ни одного просто «стандартного» участка спокойного полёта: всегда – максимум нагрузки, предельно возможная комплексация для отработки тех или иных элементов, разнообразных маневров. Максимальный коэффициент полезного действия!

До сих пор вспоминаю, насколько я был поражён, слетав впервые «за второго» с Толей на спарке МиГ-29УБ на комплекс демонстрационного пилотажа. Он нигде, кроме очевидных моментов: на колоколе, проходе на минимальной скорости и заходе на посадку – не снимал рычаги управления двигателями с упора полного форсажа. И это-то на МиГ-29 – самолёте, обладавшем на тот момент (да, пожалуй, и по сей день), наряду с неплохим аэродинамическим качеством при маневрировании, самой большой тяговооружённостью из всех серийных истребителей мира! С какой же интенсивностью, на каких перегрузках и углах атаки нужно постоянно маневрировать, чтобы, «держа в узде» эту зверскую тягу, выжимать из самолёта его максимальные маневренные возможности! И всё это – на предельно малой высоте!

Вот уж далёк я был тогда от предположения, что эти уроки воплотятся в мои собственные навыки, и совсем скоро я сам буду «выжимать» у земли из этой машины всё, что только можно... При

этом ещё тихонько поругиваясь про себя по поводу недостающей теперь мне тяги.

И всё же кое-что из Толиных уроков мне не очень подходило. Его концепция – максимальная отдача за счёт максимизированного (порой, даже искусственно) напряжения всех твоих сил, реакции, внимания. По натуре я более прагматичен. Моя конечная (хотя и бесконечно, асимптотически недостижимая) цель – научиться везде и всегда выкладывать столько сил и нервов, сколько нужно для стопроцентного качественного выполнения задания. И ни грамма больше. Не заранее себя напрягать и взвинчивать, а делать так только тогда, когда это непосредственно необходимо – с минимальным временным упреждением.

Из-за этих различий, которые я более или менее точно смог сформулировать для себя только теперь, по прошествии нескольких лет, я и тогда порой скептично воспринимал «наговоры», которые Толя высказывал с казавшейся излишней эмоциональностью:

– Незадолго до своей гибели Федотов (легендарный лётчик-испытатель, многолетний шеф-пилот микояновской фирмы) всех предупреждал: «Ждите неприятностей. Статистика работает против нас – уже больше десяти лет, после Миши Комарова, на нашей фирме нет потерь... „Суховцы“ за это время похоронили четверых парней!» ... Но ведь он ни за что не подумал бы, что следующим будет сам!

Говоря о потерях на фирме Сухого за эти годы, Федотов имел в виду четыре катастрофы в испытательных полётах. Одна катастрофа произошла на СУ-24: во время разгона у земли загорелся и взорвался двигатель. Одному из двух членов экипажа машины – Владимиру Кречетову – катапультироваться не удалось... Ещё три суховских лётчика-испытателя: Юрий Егоров на СУ-25, Евгений Соловьёв и Александр Комаров на СУ-27 – погибли при разрушении их самолётов в воздухе, в результате довольно сложных явлений в полёте, приведших в итоге к превышениям прочностных ограничений.

Так или иначе, но, цитируя погибшего Федотова и пророча теперь уже неприятности на этой неблагодарной ниве «циркачества» (при всей своей приверженности к полётам на демонстрационный пилотаж, Толик иногда употреблял это выражение, чтобы всё же ни у кого и в мыслях они не отождествлялись с нашей основной, творческой испытательной работой), он сам их первой жертвой чуть и не оказался.

После шумного успеха МиГ-29 на всемирном авиасалоне «номер два» в Фарнборо в 1988 году, в июне 1989 года предстоял

визит МиГов-двадцать девятых на всемирный авиасалон «номер один» – во Францию, Ле-Бурже. Перед своим отлётом Толя попросил меня, оставаясь дома, заряжать каждый вечер в видеомагнитофон кассету с чистой плёнкой и внимательно просматривать по телевизору информационную программу «Время», будучи в любой момент готовым к включению записи. И вот проходит дня три. На службе о наших ребятах никаких новостей нет…

В четверг вечером, 8 июня 1989 года смотрю программу «Время». Где-то в середине программы, едва услышав голос диктора:

– Вчера в аэропорту Ле-Бурже открылся тридцать восьмой международный салон авиации и космонавтики…, – нажимаю на пульте дистанционного управления видеомагнитофоном кнопку «Rec».

На экране – горизонтально летящая на минимальной скорости наша пилотажная машина – боевой МиГ-29 с бортовым номером «303». Попутно по нарастающим показаниям счётчика ленты и индикации на панели видеомагнитофона с удовлетворением отмечаю исправную протяжку режима «Запись». Диктор ровно продолжает:

– Первый день работы салона был омрачён катастрофой.

Наша машина вдруг начинает крениться вправо, при этом всё больше «зарываясь» вниз. Что такое, в чём дело?

Голос диктора:

– При завершении демонстрационного полёта разбился советский истребитель МиГ-29.

За считанные секунды на экране пролетают кадры: самолёт, вращаясь вправо, всё ниже опускает нос к земле. В положении почти уже вертикального пикирования с него слетает фонарь, видна вспышка в районе кабины: вылетает катапультное кресло, от него сразу же отстреливается штанга со стабилизирующим парашютом. И после всех этих быстрых процессов кажется, что купол парашюта над лётчиком, падающим практически параллельно с самолётом, наполняется неестественно замедленно. Ещё секунда – и взрыв, клубы огня, дыма. Разбросанные на траве горящие обломки…

Диктор индифферентно продолжает:

– Пилоту удалось катапультироваться, жертв среди зрителей нет.

Телевизионная пауза, и на экране – уже следующий сюжет про мощный торнадо в Америке. Я, оцепенев, смотрю на телевизор и жду непонятно чего, недоумевая: о чём же другом там сейчас ещё могут говорить! Потом, наконец сообразив, что

всё это я записывал, выключаю режим записи и отматываю ленту на видеомагнитофоне назад. Просматриваю записанное ещё и ещё раз, замедленно и покадрово. Никак не могу разобрать – успел ли в воздухе полностью наполниться купол? Похоже, что нет!

Первый вывод: если Толик и останется жив, что весьма сомнительно, то наверняка будет калекой...

И лишь много позже, прокручивая привезенные из Франции технические видеозаписи того полёта, мы смогли при покадровом просмотре «поймать» тот единственный момент, когда за доли секунды до удара о землю, был виден наполнившийся купол парашюта.

Причиной падения машины явился помпаж при проходе на минимальной скорости правого двигателя, произошедший, по заключению аварийной комиссии, вследствие попадания в двигатель постороннего предмета. Предположительно – птицы. Это привело к большому разворачивающему моменту из-за разнотяга двигателей, который на запредельно малой скорости парировать рулями не удалось.

В течение нескольких кошмарно долгих секунд Анатолий ещё пытался вывести самолёт. Затем, поняв тщетность попыток вывода, прижался затылком к заголовнику кресла и потянул за держки катапульты. Время стало страшно растягиваться: перед глазами – совсем рядом – быстро приближающаяся зелёная трава, а катапультирования всё не происходит! Ну почему же так долго?

Мысль: «Всё, конец!»

Наклонил голову, чтобы посмотреть на вытягиваемые держки: всё ли там правильно?... И в этот момент кабина самолёта вдруг провалилась вниз, а огромная сила стала всё сильнее и больнее нагибать к коленям опущенную голову...

Ещё секунда, другая – удар об землю!

Позже, комментируя происшедшее, Герой Советского Союза парашютист-испытатель Олег Хомутов, испытывавший в своё время тот тип катапультного кресла – К-36, на котором спасся Толя, скажет, что определяющим в данной ситуации явилось всё-таки огромное везение. Технические характеристики любого штатно срабатывающего механизма предполагают определённый временной разброс. В столь сложной конструкции, как современное катапультное кресло, такого рода механизмов, вносящих свою лепту в разброс нормируемого времени срабатывания, задействовано очень много: большие и маленькие пиропатроны, автоматы, замки, тяги – как на самом кресле, так и в кабине самолёта. Так вот, в данном случае, очевидно, разброс времён большинства срабатываний каким-то чудом сложился

определённо в одну сторону – по минимуму, в пользу лётчика.

Ему на сей раз повезло. И уже через полтора месяца Анатолий пилотировал МиГ-двадцать девятый на международном авиасалоне в Канаде.

... Прогнозы о грядущем увеличении интенсивности зарубежных демонстрационных полётов – от выставок и салонов, до коммерческих аэрошоу – начинали оправдываться. И потому визит делегации Лётно-исследовательского института в Италию в августе 1990 года уже не казался событием экстраординарным. Была поставлена задача: на аэрошоу, проводимом на небольшом полевом аэродромчике «Сальгареда», примерно в шестидесяти километрах северо-западнее Венеции, обеспечить показ комплекса пилотажа на самолёте СУ-27.

Взлетать же и садиться нужно было на другом аэродроме, военной авиабазе «Ривольто» – где, кстати, базировалась известная итальянская пилотажная группа «Фрече Триколори». Поэтому рыжеволосый богатырь Леонид Лобас, лётчик ЛИИ, назначенный на эту программу, прилетел в Италию предшествовавшим визиту основной делегации техническим рейсом и обратился с просьбой: изыскать возможность показать ему с воздуха площадку, над которой предстояло выполнить показ.

Ему с радостью пошли навстречу и представили с этой целью опытнейшего пятидесятидвухлетнего лётчика Марио Феррари, имевшего общий налёт далеко за дюжину тысяч (!) часов на самых разных типах самолётов. Было решено, что данный полёт, организуемый исключительно с целью облёта района пилотажа, будет выполнен Марио Феррари на его личном двухместном винтомоторном ударном самолёте времён второй мировой войны АТ-6 «Тексан».

Этот трагический полёт состоялся 9 августа 1990 года.

«Открутившись» над площадкой, посмотрев всё, что было необходимо, Лёня, сидевший в задней кабине в качестве пассажира и не имевший даже шлемофона на голове, жестами показал обернувшемуся итальянцу:

– Пошли на посадку!

Тот улыбнулся и, ответив так же мимикой и жестами, что-то вроде:

– О'кэй, синьор. Ещё минуту! – начал крутить над полем пилотаж. Его виражи были такими, что Леонид, уже после всего пережитого, вспоминал о них со странным смешанным чувством. С одной стороны, это было ощущение высочайшей лётной «хватки» пилотировавшего Марио Феррари. Нижней консолью самолёт почти чертил по полю круги. С другой стороны,

мучительно обострилось роковое предчувствие: «Сейчас будем убиваться!»

Выполнив несколько виражей и разворотов, Феррари начал делать бочку. Но вместо неё, как говорят в авиации, получилась «кадушка» – самолёт медленно и неохотно вращался вокруг продольной оси и при этом сильно зарывался. Вывели, едва не сбрив верхушки травы. Перешли в набор высоты и тут же… Да что же он делает?!

Феррари, имея минимальный, по предыдущему опыту, запас высоты, опять начал крутить бочку. Опять с таким же зарыванием.

Вращаясь, земля неумолимо приближалась… И вдруг пилот уже сам «задёргался»: потянул ручку управления на себя чуть раньше, чем следовало. Зарывание самолёта увеличилось…

Но вообще-то и крен уже небольшой… быть может, удастся «вписаться» на выводе?

И тут – первый глухой удар! Все звуки исчезли, словно в уши набилась вата. Но самолёт, задев крылом за трубу приаэродромного строения, всё же продолжал лететь. Протянулось ещё сколько-то секунд, которым Лёня уже потерял счёт – и снова удар, теперь уже очень сильный, об землю…

… Как это ни парадоксально, Леонид остался жив: спасли мощные привязные ремни!

В шоковом состоянии, с массой ранений, он вылез из-под обломков. Вокруг, словно в тумане, испуганные лица. В передней кабине лётчик фактически раздавлен сорвавшимся с креплений мощным мотором. Всем попыткам рассказать что-то подбежавшим людям мешают разбитые, страшно распухшие губы…

… С большим трепетом слушал я Леонида. Рассказ человека, фактически побывавшего в мире ином и чудом оттуда возвратившегося.

После всего с ним происшедшего он перенёс две сложнейшие хирургические операции на полопавшихся при ударе внутренних органах. К удивлению всех – и прежде всего самих врачей – вытянул, выжил! И даже позднее вернулся к полётам.

Общая же обстановка в том драматическом августе продолжала всё больше накаляться. Пришла новость из Крыма: выполняя контрольный полёт для отработки маневрирования на предельно малой высоте с лётчиком-истребителем авиации ВМФ на спарке МиГ-29УБ, на малой высоте во второй раз катапультировался Анатолий Квочур.

В готовности же к итальянскому аэрошоу оставался полностью исправный СУ-27 и весь «готовый к бою» аж сорокаперсонный состав делегации. Тогда и было принято

решение: на смену Лобаса летит Станкявичус.

... Ещё и ещё раз просматриваю видеокадры гибели Римаса. Да, с высотой он ошибся сильно. Это совсем не похоже на катастрофу 4 июня 1990 года в моём родном полку ВВС в Кубинке, где за три месяца до Станкявичуса, при сходных обстоятельствах погиб мой однополчанин Сергей Кириллов.

Серёга в последний раз репетировал свой комплекс демонстрационного пилотажа на СУ-25, буквально за два часа до намечавшегося показа зарубежной делегации. Выполняя переворот на горке, он «черпанул» высоты, но всё же фактически успел вывести самолёт из снижения. И, летя у земли уже практически по горизонту, его самолёт задел дерево и взорвался в воздухе...

В роковом же полёте Римаса в момент столкновения с землёй вертикальная скорость снижения была громадной. Ему не хватило отнюдь не считанных метров высоты.

Как теперь узнать, в чём истинная причина пресловутой «ошибки лётчика»? Ведь так сильно ошибиться, по идее, не должен бы и совсем незрелый новичок!

И нам остаётся лишь гадать, каким же образом создалась такая обстановка, в которой опытнейший лётчик-испытатель не смог увидеть ту грань, которая единожды и навсегда отделяет жизнь от небытия!

сентябрь 1988 г. – сентябрь 1990 г.

ЛЁТНЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ

Из дневника Юрия ГАРНАЕВА:

Часто при встречах с молодёжью, где мы рассказываем о своей лётно-испытательной работе, мне задают вопрос:

– А страшно испытывать самолёты?

Я знаю, мой старший товарищ – заслуженный лётчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза, к тому же заслуженный мастер планерного и парашютного спорта Сергей Николаевич Анохин однажды ответил так:

– Нет, не страшно. Страх у меня давно атрофировался.

Не зря, кроме официальных званий, за ним ходит легендарное слово «человек-птица». Но я сам никогда не решился бы ответить так на этот вопрос.

Конечно, и перед сложным испытательным полётом, если он тщательно подготовлен, кажется всё ясно. И всё же у лётчика появляется настороженность. Что это – страх? Я много лет анализировал этот вопрос, вдумывался в слова известных, авторитетных испытателей нашего времени, таких, как заслуженный лётчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза Григорий Александрович Седов. Он говорил:

– Если лётчик-испытатель, идя в испытательный полёт, чувствует, что он совершает героизм, значит, он к полёту не готов.

Как бы лётчик ни готовился на земле к полёту, всё-таки до конца неизвестно, чем же он закончится. И эта неизвестность откладывает в душе какое-то чувство, которое не знаешь, как назвать. Я бы назвал его природным чувством самосохранения.

Если лётчик, находясь в закрытой кабине самолёта, при полной его исправности должен оставить эту кабину, чувство самосохранения протестует. Известны случаи, когда лётчик, уже стоявший на крыле самолёта перед обыкновенным тренировочным парашютным прыжком, вдруг снова возвращался в кабину. Значит, его природное чувство самосохранения оказалось сильней его воли.

Но когда самолёт терпит в воздухе катастрофу, и единственным средством спасения жизни является парашют, прыжок абсолютно не кажется страшным.

Эти разноречивые чувства пришлось мне проверить на себе в разносторонних лётных испытаниях, связанных с заведомо запланированным покиданием борта летательного аппарата и при вынужденных парашютных прыжках при авиационных катастрофах.

Тот самый первый парашютный прыжок, выполненный мною через силу в лётном училище, дал мне понять, что я смогу тренировать свою волю.

Как необходима эта тренировка при проведении особенно сложных лётных испытаний!

Много лет спустя, когда я уже стал испытателем, на заре развития нашего отечественного вертолётостроения двум лётчикам нашего подразделения – Володе Чиколини и мне – была поручена очень ответственная работа: проверить в воздухе, как поведёт себя МИ-1, если вдруг у него откажет двигатель. По теоретическим расчётам известного авиационного учёного доктора технических наук Леонида Сергеевича Вильдгрубе, при отказе двигателя у вертолёта несущий винт, если даже не уменьшать ему шаг, должен перейти на режим самовращения, и вертолёт снизится нормально до земли. Но поведение вертолёта в момент перехода на авторотацию (самовращение) несущего винта не поддавалось расчётам. Это надо было проверить лётным экспериментом.

Начались испытательные полёты.

Когда, набрав нужную высоту, я сбросил мощность двигателя, оставив шаг несущего винта в зафиксированном положении, обороты винта упали, и вертолёт, энергично задрав нос, начал валиться вправо. Пришлось уменьшить шаг несущего винта и тем самым выровнять вертолёт. Дальнейший его спуск произошёл нормально. Так, из полёта в полёт искали мы рациональные способы вывода вертолёта из аварийной ситуации.

Когда до окончания испытаний оставались считанные полёты, произошла трагедия. Вертолёт, пилотируемый Володей Чиколини, входя в аварийный режим отказа двигателя, начал резко крениться и перевернулся. Володя попытался спастись на парашюте, но попал во вращающуюся внизу мясорубку винта и погиб. Тяжело переживали мы потерю товарища. Ещё не изгладились из памяти катастрофы, когда при испытании первых наших вертолётов погибли пионеры вертолётной семьи испытателей Гуров и Байкалов, и вот снова жертва. Но нельзя было остановить работу, не разгадав до конца все тайны этих новых летательных аппаратов будущего, не обезопасив надёжно всех, кто будет летать на них. Необходимо было подумать и о безопасности самих испытателей, на долю которых выпадает проведение сложных и опасных экспериментальных полётов.

Учёные, инженеры начали искать выход из этого положения. Было решено при проведении на вертолётах сложных испытаний оборудовать несущий винт специальными звеньями с пироустройствами, с помощью которых лётчик-испытатель мог

бы при необходимости покинуть вертолёт в случае потери им управляемости, – сначала отстрелив лопасти несущего винта, чтобы не попасть в его вращающийся диск.

Наземные испытания этого замечательного устройства были успешно проведены на вертолёте МИ-4 конструкции Героя Социалистического Труда, лауреата Ленинской премии Михаила Леонтьевича Миля. Теперь сотни экземпляров этой машины летают по просторам страны, выполняя работы в труднодоступных для самолётов местах: в тайге, на всех северных полярных станциях, в суровой Антарктиде, в Гималаях, в Египте, Индонезии и других странах. Многие государства мира приобрели у нас этот замечательный вертолёт.

Радостно сознавать, что свой авторитет он завоевал благодаря и тому, что его создатели ещё в 1957 году думали о безопасности испытательного полёта. Теперь это уже история. А тогда нужно было кому-то проверить в воздухе безотказность действия механизма отделения лопастей несущего винта в аварийной ситуации. Выбор пал на меня – очевидно потому, что к тому времени у меня был уже достаточный опыт по испытаниям не только вертолётов, но и средств спасения, связанных с покиданием на парашюте летательных аппаратов. Я с восторгом взялся за эту работу.

Необъятная синь южного моря... Ласкает слух шелест волн, смывающих жёлтый прибрежный песок. Как приятно окунуться в солёную воду! Тем более что осеннее южное солнце ещё здорово греет. Но прибыли мы сюда не для того, чтобы любоваться красотами природы. Вертолёт МИ-4, на котором мы сюда прилетели, выполнял свой последний перелёт – скоро он выполнит и свой последний полёт: поднявшись однажды в небесную синеву, он, лишившись своих лопастей-крыльев, как раненый сокол, врежется грудью в сухую землю. Но это лирика.

Наш труженик МИ-4 уже вылетал положенный ему ресурс без всяких происшествий, и теперь, вместо обычного пребывания после того, как его спишут, на авиационной свалке в ожидании переплавки в мартеновской печи, на его долю выпала почётная миссия уникальных лётных испытаний с чисто гуманной целью.

Началась подготовка к испытаниям. Идеологи и исполнители этой сложной работы – Самуил Брен, Анатолий Еропкин, Анатолий Новиков, Борис Юров и другие – очень тщательно проверили все звенья сложной цепи эксперимента. Начались полёты по групповой слётанности. С вертолётов, идущих рядом, нужно было заснять на плёнку всё, что произойдёт в воздухе.

Наконец всё готово. Вечером накануне полёта я с женой и дочкой Галей брожу по берегу моря, прислушиваясь к его

постоянному дыханию. Хотя курортный сезон уже подходит к концу, отдыхающих ещё много. Жена знает, что предстоит мне завтра, но умышленно разговора на эту тему не заводим.

Пора отдыхать. Незаметно уснул с мыслями о завтрашних испытаниях. Проснулся на рассвете от шума дождевых капель. Вечная история с погодой! Почти целый месяц ярко светило солнце в безоблачном голубом южном небе, а сейчас всё заволокло низкими тучами, из которых сеет мелкий осенний дождь. Но делать нечего. Надо ехать.

Попрощавшись с женой и поцеловав спящую дочку, отправляюсь на аэродром. Я веду «Волгу», а рядом со мной мои друзья, инженеры. В их руках судьба сегодняшнего эксперимента. А может быть, и моя судьба? Незаметно доезжаем до места...

Небольшое отступление...

Имея в виду в качестве одной из основных целей в данном прозаическом труде осветить разнообразные аспекты работы лётчика-испытателя, автору всегда было и остаётся чуждым стремление к примитивно эпистолярному жизнеописанию членов семьи Гарнаевых. Но где ещё можно было бы взять столь искренние описания порой очень характерных для этой работы чувств и эпизодов, как, к примеру, нижеприведенный отрывок из воспоминаний жены Юрия Александровича – Александры Семёновны Гарнаевой?

Отрывок, описывающий те же крымские, осени 1957 года события, только виденные глазами её – Жены Испытателя. Из воспоминаний, которые она пыталась (увы, тщетно) опубликовать уже много позднее, после его гибели...

"... Юра, я и маленькая дочка Галя прибыли в Феодосию на берег Чёрного моря. До начала испытаний ходили на пляж. Юра готовился к этим необыкновенным испытаниям, ещё никем и никогда не проводившимся.

С нами на пляж, а иногда и в дом, где мы остановились, часто приходили начальник С.Б.Брен, инженеры Толя Еропкин и Толя Новиков, кинооператор Виктор Павлов и другие, говорили:

– Скоро проведём эту маленькую неопасную работу...

Накануне дня испытаний мы шли неторопливо с пляжа, Юра с Бреном шли впереди, о чём-то тихо разговаривая. Я с дочкой Галей и двумя ведущими инженерами, Еропкиным и Новиковым шла немного поодаль, разговаривая обо всём.

Но меня всё время не покидала мысль о завтрашнем дне, о работе Юры. Это загадочное испытание меня тревожило. Одно название – «отстрел», и я себе представляла что-то ужасное и думала, что Юра взорвётся вместе с вертолётом.

Набравшись смелости, я задала вопрос двум ведущим, но может быть в то время мой вопрос им показался несерьёзным, и они ответили шуткой. Я спросила:

– А если ваши расчёты не совпадут и отстрел сработает раньше, чем Юра покинет вертолёт?

Два молодых задорных человека, не задумываясь, ответили:

– Ведь ты, Шура, жена лётчика-испытателя, и должна ко всему быть готова…

Мы уже подходили к дому, наша речь прервалась на этих словах. Я посмотрела на Юру и подумала: «Неужели, мой милый, я вижу тебя последний раз?»

Но виду я не показала, старалась быть весёлой, чтобы отвлечь Юру от мыслей о завтрашнем дне и проводимом им испытании.

Утром в день испытаний, в 5 часов утра, в окно наше осторожно постучал С.Б.Брен. Юра уже брился, затем оделся, подошёл к спящей Галеньке, с минуту постоял. Не знаю, какие у него в этот момент были мысли. Может быть, он и не хотел прикасаться к Гале, чтобы не разбудить её на прощанье, а может быть и другие. Но потом он наклонился и поцеловал Галеньку, она немного поворочалась, он её одел сползшим одеяльцем.

А я смотрела на него и только твердила сама себе: «Смотри, не расплачься». Потом Юра подошёл ко мне, мы поцеловались, крепко обнялись, затем он вышел на улицу и завёл машину. Сели они с Бреном и уехали.

Я долго стояла, как загипнотизированная, смотрела в окно, где скрылась машина вместе с моим Юрой. Потом, переведя глаза на спящую Галю, подумала: «Неужели, моя маленькая детка, ты сегодня можешь остаться навсегда без папы?» Другие мысли перебивали: «Нет, Юра сильный, смелый, находчивый, всё будет хорошо». В таком состоянии я пробыла пока не проснулась Галя. Когда Галя проснулась, то сразу же спросила: «Мама, а где папа?» Галя очень любила папу, да и он её очень любил. Юра любил не только своих детей, он любил и жалел всех детей. Проводил большое время в школах на пионерских сборах, сбрасывал с вертолёта вымпелы в пионерских лагерях, катал детей на вертолёте. Возвращаясь с работы домой, порой не поужинав, усаживал ожидавших его детей на автомашину и начинал их катать…

Сначала Галя хотела заплакать, что около неё не оказалось папы, но я постаралась её успокоить. Одела, умыла, покормила и пошли мы с ней в город, на пляж не пошли. Погода

была не совсем ясная, и я даже немного успокоилась, что при такой погоде, видимо, не будут проводиться испытания. Но в то же время думала и о другом. Если сегодня не состоится, значит завтра или послезавтра, опять мне провожать надо так же тяжело Юру.

С этими мыслями я ходила по всему городу, держа маленькую Галю за ручку. Сколько времени мы бродили с Галей я не заметила. Только по слезам Гали я почувствовала, что мы ходим немало времени. Я не замечала этого времени, потому что мысли не покидали меня. Всё время вертелось в голове: «Да, отстрел сработает раньше, чем Юра выпрыгнет!»

Галя всё сильнее плакала, просила пить. Походив до вечера по городу, я с Галей вернулась к дому и стала ждать исхода сегодняшнего дня.

Стояла около дома и смотрела опять в то же направление, куда утром уехала машина с Юрой. Теперь я думала: а может в этой машине будет ехать обратно Юра? И каждую машину издалека разглядывала: наша это машина или нет? Сидит там Юра или нет?…"

… Погоды нет, поэтому, чтобы скоротать время, лезу под свою машину и занимаюсь делами, хорошо знакомыми всем автолюбителям.

Меня окликает Брен. Приехал генерал. Погода явно улучшается. В облаках наконец появились голубые разрывы.

Решено лететь, и я не спеша надеваю свои лётные доспехи, пристёгиваю парашюты, уложенные заботливыми руками моего парашютного учителя Фёдора Моисеевича Морозова, и так же не спеша иду к вертолёту.

Пока торопиться не надо, чтобы ничего не забыть. Сажусь на своё сиденье, запускаю двигатель и раскручиваю лопасти. Взлетаю вместе с вертолётом и самолётом сопровождения. Рядом со мной на правом сиденье устроился деревянный манекен – сегодня он разделит со мной трудности эксперимента. На его лице механики нарисовали глаза, рот, нос и даже усы. Вид у него гордый и невозмутимый.

Вот и набрана заданная высота. Выхожу на боевой курс и прошу лётчика сопровождающего вертолёта пристроиться для киносъёмки.

Вдруг землю закрывают облака. С нетерпением жду, когда они пройдут, но тянуть долго нельзя. Где-то под нами прицельная точка. Включаю автопилот, нажимаю кнопку «Отстрел», жду, когда продвинется облако. В запасе четырнадцать секунд. Об этом предупреждает мелькающее красное табло: «Взрыв. Взрыв». Но покидать вертолёт нельзя, пока его не увидят посты наблюдения с

земли.

Наконец облако прошло. Я над расчётной точкой.

– Всё готово! Съёмка! – кричу я по радио и переваливаюсь за борт. Больше с вертолётом связи нет. Я его покинул. Быстро выдёргиваю кольцо парашюта и в момент динамического удара, дёрнувшего меня на стропах, вижу, как втулку вертолётного ротора заволокло дымом и сверкнуло пламя взрыва. В то же мгновение синхронно отделились все четыре лопасти, и вертолёт, перевернувшись на спину, ринулся к земле.

Всё это я наблюдаю, уже повиснув на стропах под парашютным куполом. Ветром меня заметно сносит к морю. В воздухе я уже не один – мой деревянный напарник, вытолкнутый резиновым амортизатором, тоже повис на стропах парашюта. Вот и земля. На ней горит то, что осталось от нашей машины, – она честно отслужила свой вертолётный век и погибла во имя науки.

Мои мысли прерваны довольно сильным ударом ногами об очень жёсткую землю – и, хотя встретила она меня так негостеприимно, всё же это родная земля, и я снова чувствую её твёрдость.

Снижается вертолёт сопровождения, садится рядом, из него выбегают люди, и я попадаю в объятия товарищей. Спасибо вам, дорогие друзья, за отличную подготовку эксперимента. Спасибо, Фёдор Моисеевич, за безупречно уложенные парашюты. Спасибо, Витя Павлов, за отличную воздушную киносъёмку.

"… И вдруг мой инстинкт подсказывает: «Вот твой родной едет!» Да, я не ошиблась. Машина с каким-то особенным весельем подъехала к дому. Из неё вышли инженеры и Юра. Все они улыбались. Юра подошёл ко мне, обнял, поцеловал и сказал, что всё в порядке.

За эту работу Юре выплатили денежную премию, как за сложное испытание. Мы с Юрой пригласили весь коллектив в 40 человек, который был занят этой работой. Пошли на берег моря в ресторан «Волна», отметили благополучный исход испытаний…"

… И теперь, уже спустя десять лет, я иногда сажусь в уютном нашем кинозале и прошу прокрутить мне эти кадры. Вот вертолёт поднимается вверх, вот я отваливаюсь от него, вот отлетают отброшенные взрывом лопасти. Этот взрыв был необходим для повышения безопасности полётов наших отечественных машин. А мне он напоминает мой первый парашютный прыжок в школе, с которого начал я тренировать свою волю.

Написано в 1967 году

Александр ГАРНАЕВ:

Ну и здорово же начала «метать» меня судьба за последние месяцы!

Пишу эти строки на одной из самых отдалённых наших испытательных баз в Средней Азии, на берегу уникального полупресного-полусолёного озера Балхаш. Тема нашей лётно-испытательной работы здесь совершенно уникальна: испытываются новые опытные мощные тяжёлые машины, способные длительно летать на огромных сверхзвуковых скоростях, и параллельно на этих же самолётах отрабатывается очень необычная концепция их боевого применения на очень больших скоростях и высотах, сопряжённая с необычайным по своим масштабам и новаторству задач комплексом наземных средств и вооружения.

Безумно «интересный» район полётов: на карте это просто большое белое пятно под общим названием «Бетпак-Дала», что в переводе с древнеказахского языка означает «голодная степь». Совершенно безориентирная местность: на протяжении сотен и сотен километров – ни единого водоёмчика, ни одного следа какой-то жизнедеятельности. Поздняя осень. Все дни непрерывно дует холодный пронизывающий ветер, нет совсем никакого желания выходить из гостиницы на улицу – разве что на работу и с работы. Да ещё иногда бывают маленькие радости, вроде только что состоявшейся бани с парилкой.

А на прошлой неделе я занимался нашим «циркачеством» в предгорьях Дагестана: летал на демонстрационный пилотаж на МиГ-29 над ипподромом в пригороде Махачкалы. Там по просьбе местных властей, лётчиком-испытателем из «бурановской» космической группы Магомедом Толбоевым был организован настоящий авиационный праздник. Я старался не делать никаких упрощений и летал по максимальной сложности. Использовал в полной мере столь нечастую возможность потренировать и комплекс пилотажа в целом, и, в частности, выполнение наших «фирменных», «экзотических» демонстрационных элементов.

До чего же всё-таки утомительно, но, с другой стороны, крайне интересно вот так динамично носиться по белу свету, держа в руках управление своим самолётом! И периодически, отвлекшись вдруг от непосредственных забот по выполнению полётного задания, накренить машину и залюбоваться всегда столь удивительными и разными красками местности за бортом! В такие мгновения начинаешь размышлять или о вещах возвышенных, или наоборот – о каких-то очень близких и чистых.

Мне невольно вспоминаются слова...

... и из дневников отца:

«Земля для лётчика... имеет своё лицо, мы узнаём её, как друзей при встрече... Она – как ожившая карта...»

... и романа Сент-Экзюпери «Земля людей»:

«... она внушает доверие своими чётко очерченными полями, лесами, селениями... Пилот ныряет, чтобы сильнее насладиться ей...»

На том ипподроме в Махачкале собралось несколько десятков тысяч зрителей. А когда всех нас, участвовавших в демонстрационных полётах лётчиков-испытателей: Игоря Вотинцева, Магомеда Толбоева, Станислава Близнюка, Александра Котельникова и меня, сразу же по окончании лётного показа, прямо «тёпленьких» – из кабин, привезли на этот ипподром на вертолёте и выставили «на подиум» перед зрительской толпой, то она была в состоянии близком к экстазу. Я же испытывал лишь чувство смятения. Невольно почувствовалась некоторая неполноценность в том, что моя высокопрофессиональная, творческая лётная деятельность стала больше похожа на роль каскадёра в экзотическом родео. Мучило чувство досады, и казалось, что на фоне рёва толпы хрипит надрывно голос Владимира Высоцкого:

Я не люблю манежи и арены,
На них мильон меняют по рублю.
Пусть впереди большие перемены -
Я это никогда не полюблю!

... А тем демонстрационным полётам в Дагестане предшествовал довольно трудный период работы в Крыму по «палубной тематике» – всех видов испытаний, связанных с работой корабельных вариантов наших истребителей на авианосце, который прямо перед тем сменил название с «Леонид Брежнев» на «Тбилиси». Было очень интересно, но в итоге впечатление осталось мрачноватое. Пожалуй, есть смысл об этом рассказать поподробнее, как о довольно типичном примере встречающихся в нашей работе неожиданностей и осложнений.

Прилетел я на крымскую авиабазу «Саки» в начале октября 1990 года с большим воодушевлением. Давно хотелось прикоснуться к интересному, вновь начинавшемуся у нас в стране делу – отработке полётов на палубе авианосца «настоящих» истребителей. Не ограниченно маневренных вертикально взлетающих ЯК-38, а корабельных модификаций наиболее современных сверхзвуковых высокоманевренных МиГ-29 и СУ-27!

И вот уже я, вдыхая, словно целительные пары ингаляции, осенний бархатносезонный черноморский воздух, меряю шагами

специальную рулёжную дорожку, на которой смонтированы все имеющиеся на авианесущем крейсере «Тбилиси» элементы полётной палубы...

В момент моего прилёта основные палубные испытания на корабле проводились микояновской фирмой на единственном экземпляре опытного самолёта МиГ-29К. В его названии почти нет отличия от названия серийного самолёта МиГ-29. На самом же деле, как это нередко бывает на авиастроительных фирмах, маленькая буковка в названии, скорее говорящая о простой модификации базового типа самолёта, подразумевает очень существенные отличительные черты.

МиГ-29К – совершенно новый опытный самолёт. У него существенно изменена, по сравнению с серийным МиГ-29, аэродинамическая конфигурация. Он оснащён системой электродистанционного управления, а, следовательно, обладает совершенно иными характеристиками (прежде всего, в ощущениях лётчика) устойчивости и управляемости. На нём стоят новые двигатели, в конструкции применены новые материалы и технологии. Радикально обновлены прицельно-навигационный комплекс и система вооружения. Кажется необычной кабина лётчика с занимающими большую площадь приборной доски многофункциональными электронно-лучевыми индикаторами.

Такого рода опытные машины неимоверно дороже серийных – как с точки зрения материальных затрат на их проектирование и изготовление, так и жёстко лимитированных сроков всего этого невероятно сложного, техно– и наукоёмкого процесса постройки и испытаний. Разработка же данного самолёта, помимо прочего, была увязана с глобальными мероприятиями по конструированию и испытанию огромного комплекса вооружения, каким является современный авианосец. Да и ранее почти незнакомое нам понятие «конкуренция» по отношению к братской суховской фирме давало знать о себе всё жёстче.

Вот из всех вышеперечисленных факторов можно составить примерное представление, сколь многое воплощали в себя испытания, проводившиеся на единственном в то время экземпляре опытного образца МиГ-29К (второй опытный образец был на стадии сборки). Поэтому всю эту работу вёл на тот момент один лётчик – Токтар Аубакиров, за год до того первым осуществивший на микояновской «корабелке» посадку на наш авианосец и взлёт с его палубы.

Ещё одним лётчиком, выполнявшим ранее все испытания МиГ-29К на корабле в полном объёме, был Анатолий Квочур. Он первым осуществил ночные палубные полёты. Но к этому

моменту он в результате своего второго катапультирования временно выбыл из строя. В этой связи и взялись за подготовку по палубной тематике новых молодых лётчиков-испытателей: Павла Власова и меня.

Подготовка к палубным полётам каждого вновь вводимого лётчика всегда начиналась с длительной серии отработки взлётов с трамплина и десятков заходов по корабельному профилю – с помощью оптической системы посадки – на наземном испытательном и учебно-тренировочном комплексе. Этот комплекс, названный «Нитка», был построен на специальной полосе на аэродроме Саки. Там был смонтирован настоящий трамплин, полностью подобный корабельному – для отработки палубных взлётов. На этой же полосе, в самом её начале, был сооружён посадочный элемент палубы: блок из четырёх огромных тросов, вмонтированных в мощные тормозные машины сложной конструкции. А слева от них по направлению захода – оптическая система посадки, опять-таки полностью идентичная корабельной, для обеспечения точного приземления на тросовой блок. На этом этапе полёты выполнялись на специально переделанном из серийного одноместного МиГ-29 самолёте с установленным корабельным гаком вместо тормозного парашюта и усиленным шасси.

Я приступил к этой непростой работе. Полёт за полётом, заход за заходом: десяток, другой… Отрабатывалась техника выполнения снижения по оптической глиссаде и посадки на «блок»: в начале с проходами без касаний, затем с касаниями, но без зацепов, и уж потом – посадки с зацепом за тормозные тросы. Выполняя десятки подобных заходов, лётчик набирал опыт и одновременно вместе с ведущим инженером вёл статистику всех своих приземлений на посадочный блок: второй трос – оценка «отлично», третий – «хорошо», первый и четвёртый – «тройка». Тройки в нашем деле малодопустимы. Так же жёстко при приземлении нормировались измеряемые чуть ли не сантиметрами боковые отклонения от центральной линии.

Суббота, 27 октября 1990 года. (Летаем даже по выходным!)

Очередной «заурядный» полёт. Начальные в полёте заходы до оговоренного остатка топлива, соответствующего максимально допустимому на данном самолёте весу для «корабельной» – без выравнивания перед приземлением – посадки, выполняются на блок по оптической системе захода только с проходами, без касаний. В этих посадках недопустим и малейший намёк на привычное любому пилоту выравнивание: самолёт должен идти точно по глиссаде – линии снижения – с постоянной, в идеале, вертикальной скоростью вплоть до соприкосновения с палубой.

При этом, разумеется, лётчику приходится каждый раз преодолевать определённый психологический барьер, а элементам конструкции самолёта переносить повышенные нагрузки. А посему и вес моей машины, и соответствующий ему остаток топлива, назначавшийся для таких посадок, были относительно небольшими.

Таким образом, сделано около десятка заходов с проходом без касания. Наконец остаток – заданный, планирую уже до земли. Касание (гораздо точнее это будет назвать – удар) о блок, тут же обоим двигателям – максимальный режим, взлёт и повторный заход – ещё раз «с касанием». В этом деле я пока новичок и поэтому «держу» глиссаду ещё недостаточно точно, но от захода к заходу уверенность в пилотировании явно крепнет.

Блок уже близко. Самые напряжённые несколько последних секунд до касания... Привычный удар – вроде бы там, где нужно, двигатели – на «максимал»! Всё, как и в предыдущем полёте – но вдруг, помимо обычно взревевших двигателей, слева слышу какую-то энергично нарастающую вибрацию или высокочастотное биение, от которого сотрясается уже весь самолёт.

Раздумывать некогда – скорее вверх! Только оторвался – и тут же в наушниках шлема резкий возглас РП:

– Срочно на посадку, за вами идёт шлейф!

И ещё через несколько секунд:

– Шлейф белый – интенсивно течёт топливо.

– С какой стороны?

– Слева.

Вот те раз! Ведь за те доли секунды, что я, «вибрируя», успел пробежать ещё по блоку перед отрывом, мне стало очевидным, что причиной возникших биений стало почему-то лопнувшее левое колесо. Но вот ещё и шлейф топлива с той же стороны – это намного хуже!

Как же теперь реализовать, казалось бы, вполне логичное решение: срочно сесть на основную бетонную полосу? Ведь при посадке от лопнувшего колеса, скрежещущего металлической ребордой по бетону, всегда, словно от гигантского бенгальского огня, летит огромный сноп искр. Я видел такое со стороны, да и сам «проходил» до того пару раз. Но в тех случаях не было со стороны лопнувшего колеса потока топлива, которое теперь может в любой момент воспламениться...

Долго раздумывать нельзя. Продолжение полёта с интенсивной течью топлива также чревато очень большими неприятностями: от остановки двигателей до пожара и взрыва в воздухе.

Так что же делать?

Всё-таки необходимо быстрее садиться! Но как?...

Загибаю энергичный разворот, захожу на большую аэродромную полосу. Плавно подвожу самолёт к земле. Теперь все мои движения рулями предельно аккуратны!

Убираю обороты. Кренчик вправо, в сторону целого колеса. Нежно касаюсь полосы, но крен продолжаю удерживать. На пробеге, как каскадёр, качусь на одном колесе, разворачивающий момент парирую всё увеличивающимся отклонением педалей и ручки по крену. Скорость падает, рули выходят на упор. Всё!

Двигатели – на «стоп», обесточить самолёт!

Удар об бетон левой стойки – и тут же до упора по тормозам. Несколько секунд – дикий скрежет, разлетающиеся по сторонам ошмётки рваного пневматика, дым, гарь и вдруг... полная тишина. Встал. Вроде не горю!

Быстро открыл фонарь, отстегнулся. Спрыгнул за борт кабины прямо на бетон. Срывая на ходу с лица кислородную маску, отбежал в сторону... Вокруг хромо припавшего на одну ногу самолёта во все края разливается огромная лужа керосина. Но ничего не горит!

Поглядел на изуродованную левую стойку и за ней – кошмар! – снизу в фюзеляже, прямо в третьем топливном баке, огромная дыра с кулак величиной...

Потом выяснится, что при посадке на блок (вполне зачётной – на третий трос) левое колесо наехало на рессору механизма тросоподъёмника – стальную выгнутую полосу около метра длиной. Она в штатном случае находится в допустимой зоне посадки и, в принципе, сконструирована с таким расчётом, чтобы самолёты на неё могли бы как угодно наезжать. Но, как вскоре выяснилось, по причине нарушения технологии изготовления металла данная конкретная рессора по мере эксплуатации на блоке потеряла заданные характеристики упругости. И вместо того, чтобы спружинить под колесом при наезде, она вдруг очень энергично лопнула, порвала колесо и пробила осколками бак!

Вот и всё. Самолёт нужно ремонтировать. В моей корабельной подготовке настал неизвестно сколь долгий перерыв...

сентябрь-ноябрь 1990 г.

СЛОВО О РИСКЕ

Юрий ГАРНАЕВ:

Мне часто задают вопрос, насколько рискованна работа

лётчика-испытателя.

Что можно сказать по этому поводу? Авиация, особенно новая, – дело строгое. В той или иной степени каждый полёт несёт в себе элемент риска, хотя из ста полётов девяносто девять, как правило, проходят без приключений.

Главное не в этом.

Лётчики-испытатели вовсе не искатели приключений, и летают они не ради риска, а борясь с ним, чтобы не пришлось потом при массовой эксплуатации самолёта рисковать другим лётчикам. Риск только тогда имеет право на существование, если он необходим обществу, для которого мы работаем и живём. Всякий другой риск бессмыслен и аморален.

Когда самолёты стали летать на сравнительно больших скоростях, у них вдруг появился страшный и неизвестный враг. Это явление – флаттер, особый вид вибрации, разрушающей самолёт при достижении определённой критической скорости полёта. Чтобы до конца побороть эту опасность, необходимо было её изучить, а следовательно, заведомо довести самолёт до режима флаттера. Некоторые лётчики-испытатели, в частности Галлай и Седов, проводили такие испытания, рискуя жизнью. Усилиями этих и других лётчиков флаттер был обуздан.

Приведу другой пример. Нет ничего опаснее для пилота вертолёта, чем беспорядочное падение машины. С самолёта в такой ситуации можно выпрыгнуть и спастись на парашюте, с вертолёта это сделать труднее. Размеры его винта больше размеров кабины, винт может настигнуть прыгнувшего лётчика и убить его. Хотя мне в аварийных ситуациях дважды удавалось спастись от беспорядочно падающих вертолётов, некоторые мои товарищи – Владимир Чиколини, Владимир Щепкин, Сергей Бровцев – несколько лет назад погибли при таких авариях. Тогда инженеры предложили: отделять в такой ситуации лопасти несущего винта от вертолёта, после чего экипаж может беспрепятственно и без риска оставить машину. Для этого было смонтировано особое взрывное устройство для отделения лопастей несущего винта. Испытывать его в действии было поручено мне.

Думал ли я о том, что рискую? Не скрываю: думал. Но больше думал о другом: какая опасность будет устранена, если испытания оправдают себя.

Многим известным лётчикам-испытателям, таким, как Герои Советского Союза Васин, Мосолов, Ильюшин, приходилось выполнять посадки на сверхзвуковых реактивных самолётах с остановленными двигателями. В моей практике тоже был такой случай. Для чего это делалось? Для того, чтобы, изучив технику такой посадки, выработать рекомендации для лётчиков. Риск был

налицо, но он себя оправдал.

Заслуженному лётчику-испытателю, дважды Герою Советского Союза Амет-Хану пришлось однажды испытывать опытное катапультное кресло. В момент катапультирования парашютиста-испытателя Головина разорвался цилиндр стреляющего механизма. Взрывом пробило топливный бак. Горючее хлынуло в кабину, каждую минуту мог произойти пожар и взрыв всего самолёта. Конечно, можно было бы Амет-Хану спастись катапультированием, но в задней кабине остался бы тогда парашютист-испытатель. Этого Амет-Хан допустить не мог и, рискуя собственной жизнью, всё-таки благополучно посадил самолёт, который, к счастью, не загорелся. Он спас самолёт и своего товарища.

Одним из самых опасных явлений по праву считается неуправляемый штопор. Наши товарищи лётчики-испытатели Щербаков и Гудков сделали его своей специальностью, чтобы при встрече с этой малоприятной штукой лётчик не становился беспомощной жертвой случая. Много тайн, скрытых в штопоре различных типов самолётов, было разгадано этими отважными лётчиками. А испытания на штопор тяжёлых транспортных самолётов, которые в своё время блестяще были выполнены лётчиками-испытателями Верниковым, Анохиным, Алашеевым, Захаровым, Ковалёвым, Комаровым и другими?... Это ли не пример благородного риска лётчиков-испытателей!

Что двигало всеми этими лётчиками, нашими коллегами? Героизм, высокий гуманизм и ненависть к риску.

Бывает, человек благополучно совершает очень рискованный поступок, потому что не знает, как это было опасно. Мы против такой храбрости неведения.

Человек должен знать, на что идёт, уметь в самой опасной ситуации поступать, сообразуясь с разумом, со знаниями, опытом. Тогда он сможет не просто одерживать победы над опасностью, но одерживать их во имя высокой цели.

1967 г.

О ПОНЯТИИ «МУЖЕСТВО»

... Но я понял то, что всегда меня удивляло: почему Платон ставит мужество на последнее место среди добродетелей. Да, само по себе мужество состоит не из очень красивых чувств: немного ярости, немного тщеславия, значительная доля упрямства и пошленькое

спортивное удовлетворение... Никогда уже я не буду восхищаться человеком, который проявит одно только мужество...

Граф Антуан Мари Роже де СЕНТ-ЭКЗЮПЕРИ, 1927 г.

Александр ГАРНАЕВ:

Пожалуй, прав был Платон...

Я случайно натолкнулся на приведенные в эпиграфе этой главы строки из письма Антуана де Сент-Экзюпери его пассии Ивонне де Лестранж уже много позднее того, как моё собственное мнение о мужестве как нравственной категории, было достаточно конкретно сформировано. И с удовлетворением отметил, что и до меня, в далёкие годы романтического расцвета авиации, аналогично думали наиболее здравомыслящие представители нашей лётной братии.

Обострённое неприятие однобокого передёргивания таких понятий, как мужество, героизм и прочих подобных, начало созревать у меня ещё на самой ранней стадии профессионального становления.

Именно профессионального. Будучи же предельно романтично настроенным аэроклубовским «вольнослушателем», я был готов почти беспрекословно уверовать в любую, самую неправдоподобную авиационную байку. Был всегда готов к немедленному восхищению любыми невероятно смелыми поступками в неординарных, с точки зрения людей «приземлённых», полётных ситуациях. Священным ореолом романтики в моих глазах был окружён любой причисляющий сам себя к героической лётной когорте «персонаж», и я с замиранием сердца внимал воспаряющим на алкогольных парах россказням какого-нибудь выгнанного по недисциплинированности из лётного училища Вовы или Пети.

Правда, тот гипертрофированный романтизм сослужил мне на первых порах профессионального становления неплохую службу, придав требуемый для поступления в военное лётное училище запас сил и воодушевления. Это позволило пройти с радужным восприятием вверх через первые трудности курсантской жизни. Но при всём том, он же по философскому принципу отрицания отрицания, предопределил на самых ранних этапах овладения лётной профессией обострённое чувство неприятия всегда вившихся вокруг нас «великих» сверхмужественных квазигероев. Видимо, уже тогда интуитивно я начал понимать, что никогда ни от какого вершителя дел героических (если он сам себя таковым считает) высокого

коэффициента полезного действия ни в каком серьёзном деле ждать не приходится.

Однако так уж повелось в нашем обществе, что все оценки самых нестандартных действий людей в неординарной обстановке отмечались однобоко, путём лишь привешивания стандартных ярлыков под общим титром «За мужество и героизм», с соответствующими к ним приложениями: от занесения благодарности в служебную карточку и до золотой звёздочки на лацкан пиджака. А уже это, в свою очередь, автоматически подразумевало тот или иной объём материальных льгот. И, разумеется, параллельно всегда лилась неистощимая река профанаций всех этих почестей.

Сейчас мне всё чаще кажется, что такой порядок бравирования пониманием и понятием «мужество» в нашем бывшем обществе был совсем не случаен, это происходило не просто от душевной и интеллектуальной недалёкости власть имевших, оценивавших и награждавших. Я всё больше склоняюсь к мысли, что это составляло часть поработительской идеологии, направленной на массовое воспитание одностороннего – без размышлений – фанатизма в нескончаемой борьбе на трудовых и военных фронтах: не хватает умения – возьмём числом вдохновлённых на подвиг фанатиков, дефицит мощностей в любом процессе скомпенсируем людской массой, и ей же позатыкаем все вражеские амбразуры, если окажется недостаточно ума и оружия.

Разумеется, в идеале в нормально, гармонично развитом обществе ничто не должно достигаться ценой подвигов и геройских жертвоприношений. Наиболее созидателен такой процесс, где идёт каждодневная, планомерная, не механическая, а осмысленная человеческая деятельность. Но… тем не менее, даже в таком процессе зачастую затруднительно бывает упредить нежелательное развитие ситуации, или продвинуться вперёд, не шагнув решительно за грань риска – в неизвестное. Вот тут и возникает потребность в каких-то весьма неординарных, с точки зрения обычных людей, поступках. И такую неординарность мышления и действий, непременно осмысленную (в той степени, в которой это возможно при условии дефицита времени) следует, пожалуй, считать одной из истинных вершин человеческого разума.

Желая поглубже разобраться в алгоритмах поведения человека, ранее безлико определявшегося единым словом «мужественное», автор постоянно пытается воспроизводить и анализировать динамику мышления лётчика-испытателя в часто встречающихся в нашей работе нестандартных, опасных

ситуациях. Когда берёшься за такой непростой психоаналитический анализ, велик соблазн заняться просто описанием – при сколь угодно подробной детализации – особых случаев и аварийных ситуаций в полётах, возникавших в нашей работе в великом множестве..., той или иной реакции коллег-пилотов и степени тяжести последствий их правильных или неверных действий.

Но, во-первых, автор априори не ставил перед собой цели дублировать служебные информационные сборники «О лётных происшествиях и предпосылках к ним».

Во-вторых, так как для достоверного – именно психоаналитического – анализа поведения лётчика-испытателя в экстраординарной полётной ситуации, всех деталей его рассуждений объективно взять неоткуда, то (совершенно не примешивая сюда никаких – скромных или нескромных – самооценок) я решил попытаться разбираться в этом вопросе на примерах из собственной практики. Известных мне, естественно, со стопроцентной достоверностью.

Вообще, для систематизации особых случаев и аварийных ситуаций в испытательных полётах с точки зрения восприятия лётчика, есть смысл ввести три основные категории. Это, во-первых, случаи возникновения в полёте агрессивных физиологических факторов, или же существенное возрастание обычных раздражителей (угловых скоростей, перегрузок, перепадов давления и т.п.), нарушающих состояние нормальной работоспособности пилота. Описание случая разрушения фонаря при полёте на МиГ-31 на большой сверхзвуковой скорости и стратосферной высоте, приведенное в главе «Почему я решил вести дневник», как раз лежит где-то в этой области.

Во-вторых, характерной категорией ситуаций являются серьёзные отказы или повреждения техники, возникающие в очень короткий промежуток времени, несущие при том непосредственную угрозу, и потому требующие от лётчика быстрого принятия порой непростого решения и энергичных действий в условиях жёсткого дефицита времени. К подобным примерам можно отнести случай на палубном блоке, описанный в главе «Новые испытательные тематики».

(Оговоримся и ещё об одной категории – ошибке пилота, наподобие той, что описана в «Потрясении». Но это уже отдельная сложная тема, подлежащая иному детальному изучению).

И, наконец, в-третьих, – это ситуации, в которых и события развиваются вроде бы неторопливо, и первоначально никакой реальной угрозы экипажу не несут. Но в какой-то момент они неуклонно начинают усугубляться нарастающими отказами или

усложнениями внешних факторов, и летчик, в конце концов, выходит на пороговое значение объёма или скорости восприятия информации и способности адекватно на неё реагировать. Попытка описания именно такого варианта экстраординарной полётной ситуации и поведения экипажа в ней следует:

Четверг, 1 ноября 1990 года.

Получено простое задание: мы со штурманом Сергеем Хазовым должны выполнить испытательный полёт на новой опытной машине – перегон её с базового аэродрома на одну из наших «командировочных точек», проверив по дороге работоспособность ряда новых режимов бортового навигационного комплекса.

Расстояние перелёта для этого тяжёлого сверхзвукового перехватчика, вмещающего во внутренние баки массу топлива с расчётом на длительные сверхзвуковые профили, совсем небольшое – всего около тысячи километров. Если гнать машину, как мы поначалу и собирались, по оптимальному сверхзвуковому профилю, то весь перегон вместе с набором соответствующей стратосферной высоты, разгоном, торможением, снижением и заходом на посадку займёт примерно полчаса. Но из-за возникших в последний момент трудностей с обеспечением такой заявки, принимается решение задание упростить и лететь на крейсерских дозвуковых скоростях и высотах – это час с четвертью.

На дворе – ноябрь месяц, и погода, характерная для этого периода: масса облачности всех видов на различных высотах – «слоёный пирог», у земли же частые и быстрые изменения условий, от малооблачных разрывов, до интенсивных осадков в виде дождя со снегом из низко нависших свинцовых облаков. К моменту вылета погода на нашем аэродроме портится вконец. Густыми пушистыми хлопьями повалил снег, видимость – меньше километра. Но для того, чтобы улететь отсюда, не рассчитывая садиться обратно, условия, в принципе, подходящие. Лишь бы побыстрее взлететь, пока ещё весь бетон взлётной полосы не облепило снегом и наледью.

Там же, куда я собрался лететь, погода по метеосводке неплохая – хорошая видимость при нижнем крае облачности около четырёхсот метров, и по прогнозу ухудшений не ожидается. Принимаю командирское решение – летим!

Едва оторвавшись на взлёте, сразу ныряем в облачную муть. Выключаем форсажи, набираем высоту заданного эшелона. Выскакиваем за облака – по глазам резануло ярким солнечным светом. Прямо перед нами – бездонная чистейшая голубизна, а облака, вместе со всем скрываемым под ними смрадом, улетают

вниз. В таких случаях, когда в плохую погоду вырываешься к ясному зениту, кажется, что вместе с улетевшей вниз серой плесенью, накрытой белоснежным покрывалом, с тебя самого слетает вся душевная плесень.

Невольно вспоминаются слова Сент-Экзюпери:

«... И душевную ясность, и кратковременное владычество над миром нельзя купить за деньги!»

Небывалый праздник духовного очищения!

Выйдя на заданный эшелон, спокойно треплемся о пустяках с сидящим в задней кабине штурманом. Так, любуясь раскатанным под нами слоёным тестом, мы прошли ровно половину пути.

Через одну минуту после пролёта маленького провинциального городка, лежащего точно посередине нашего маршрута, и всегда при его пролёте одаривающего меня тёплой волной воспоминаний о когда-то проведённых там мной, ещё лейтенантом зимних месяцах, в наушниках раздался женский – но, увы! не ласковый, а обжигающе-нежеланный в полёте – голос бортовой системы речевой информации:

– Мало давление масла левого двигателя! Сбрось обороты!

Взгляд на приборы: точно, стрелка манометра левого двигателя ползёт к нулю, и вся остальная говоряще-горящая-мигающая кабинная сигнализация подтверждает это. Убираю рычаг управления левым двигателем на малый газ, но давление продолжает падать с прежним темпом... Всё, минимальный порог достигнут. Сигнализация тоже не снимается. Выключаю двигатель!

Впрочем, особого беспокойства нет. Во-первых, потому что это не та ситуация, когда нужно о чём-то раздумывать, когда есть какие-то варианты, и лётчик под гнётом боязни ожидаемых придирок (что, по неофициальным, но достаточно достоверным данным очень часто бывает причиной серьёзных усложнений обстоятельств в воздухе при возникновении аварийных ситуаций) мучительно ищет наилучший алгоритм действий. Здесь однозначно необходимо выключать двигатель.

Во-вторых, потому что самолёт всё-таки двухдвигательный, и хотя полёт на этой сверхзвуковой «ласточке» (под сорок тонн весом!) на одном двигателе имеет довольно существенные особенности, у меня такого рода практический опыт ранее уже имелся.

Одна из таких особенностей – изолированная система энергоснабжения, разделённая на левый и правый борты. Соответственно, при отказе одной из групп генераторов – прекращающих работать, в том числе, и при выключении соответствующего двигателя – перестаёт работать и ряд

«висящих» на них электрических потребителей. И хотя питание такого важного потребителя, как бортовой навигационный комплекс, сдублировано, что-то всё же штатно не переключается – машина-то опытная, ещё «сырая»! Навигационный пульт гаснет... И мы остаёмся за облаками в сложных условиях, с отказавшими одним двигателем и лишёнными основных средств самолётовождения. Но ничего, есть ещё средства резервные.

Другая особенность посерьёзнее. Так как это не высокоманевренный лёгкий истребитель, на котором, порой, практически нет разницы, что на одном двигателе следовать на посадку, что на двух, то здесь, даже при использовании максимального режима работающего двигателя, его тяги не хватает для того, чтобы лететь на высоте нашего эшелона по горизонту, не теряя при этом скорости. Если же при потере скорости, желая подразогнаться или набрать немного высоты, включить форсаж работающего двигателя, то возникают проблемы с парированием бокового момента.

Идём со снижением, но, достигнув на высоте километров пять верхней кромки облачности, я решаю, что лучше уж включить форсаж и продолжать лететь в горизонте, без дальнейшего снижения, чем заранее нырять в облака с отказавшим двигателем и неработающей навигацией. Смешная получается картина на этой высоте с одним неработающим двигателем: после включения второму форсажа, даже минимального, самолёт идёт с разгоном, при этом резко возрастает расход топлива, а при выключении форсажа – тут же обвально теряется скорость. Таким образом, я вынужден идти «на смычках» – всё время с изменяющейся скоростью, непрерывно следя за её значением и, соответственно, то включая, то выключая форсаж работающего двигателя, всё время парируя изменяющуюся перебалансировку самолёта в боковом канале. О возвращении на свой аэродром не может быть и речи – это и дальше, и погода там хуже.

Интересуемся по радио погодой на запасных аэродромах и уже с лёгкой тревогой узнаём, что все альтернативные варианты отсекаются: везде в этом районе погода резко ухудшается. Выбора нет, идём на запланированный аэродром посадки.

Вот мы и на подходе. Имея в виду заход на посадку на одном двигателе, прежде чем входить в облака, сливаю излишки топлива – чтобы обеспечить минимальный посадочный вес машины. Слив топливо и нырнув в облачную муть, словно приговор, слышу очередное сообщение руководителя полётов:

– У нас пошло резкое ухудшение погоды. Ваше решение?

– А какая сейчас у вас погода?

– Сто на один.

Вот те на! Самый нижний из допустимых минимумов, и ещё идёт резкое ухудшение! К тому же, по тону РП нетрудно догадаться, что на самом деле погода наверняка хуже. Просто для него передать по радио всегда регистрируемое магнитофонами сообщение о реальных метеоусловиях, если они хуже нижнего значения официального метеоминимума, всё равно, что подписать самому себе приговор – в особенности, если всё в конце завершится плачевно.

Но у меня нет ни лишнего топлива, ни запасных аэродромов. А значит, нет и выбора:

– Буду заходить!

Уже потом я узнал, что РП сообщил мне о резком ухудшении погоды постфактум, после того, как тренировавшийся у него на аэродроме на другом радиоканале вполне исправный ТУ-134, со штатным экипажем на борту, в трёх (!) заходах подряд не смог выйти на полосу и, в результате, ушёл на дальний запасной аэродром. Впрочем, к тому моменту у меня всё равно уже не было никаких иных вариантов выбора.

Заходим на одном двигателе: это требует повышенного внимания к балансировке самолёта и выдерживанию скорости. Навигационная информация идёт лишь по резервным средствам, работающим с трудноочениваемыми погрешностями. По мере снижения всё вокруг словно меркнет: возникает ощущение, будто впереди нас ждёт не родная твердь бетона взлётно-посадочной полосы, а чёрная трясина, имя которой – неизвестность. Внимание всё больше занимают показания приборов и пилотирование… Впрочем, в этом есть, как минимум, один положительный аспект: меньше места остаётся панике.

Проходим дальний привод, расположенный по стандартной схеме – на удалении четырёх километров от торца полосы. Высота – положенная, чуть больше двухсот метров. При таком заходе лететь остаётся ещё секунд сорок пять, после чего мы должны перестать опираться крыльями о воздух и покатиться по ровной бетонной тверди.

Но впереди – полнейший мрак!

Снижаемся по глиссаде до высоты установленного при исправной работе техники минимума – ста метров. Но ведь, ох, как далеко не всё у нас исправно работает! За остеклением фонаря мрачнеет ещё больше…

Курсоглиссадные планки на навигационно-плановом приборе – это основное средство, по которому я пилотирую сейчас – по мере уменьшения дальности до полосы становятся всё чувствительнее и капризнее: при мельчайших отворотах они мечутся, как сумасшедшие, и их уже невозможно удержать в нуле.

Зато время в моём восприятии – словно на обратной логарифмической шкале: секунды растягиваются до бесконечности…

Умница штурман: очень тонко знает, как подсказывать – коротко и точно, в какие именно моменты, что и как говорить, а самое главное – когда категорически необходимо молчать. Сергей изначально учился на лётчика-истребителя и волею судьбы в армейском строю стал штурманом-оператором на МиГ-31, в своё время он был даже признан лучшим штурманом истребительной авиации ПВО страны. Но его лётной подготовки вполне хватило на очень верное понимание психологии пилота.

До боли в глазах внимательно всматриваюсь в стрелочки приборов, сверхточными движениями рук и ног парирую их малейшие отклонения. Я знаю точно: чем ближе мы к полосе, тем с большей лёгкостью разбегутся показания приборов, и я уже не смогу угадать, как правильно сделать те последние два-три ювелирных движения органами управления, которые за считанные секунды до посадки определят: попал я на полосу или нет!

В данных условиях посадка мимо полосы на полностью раскисший грунт для этой высокоскоростной многотонной машины – однозначно катастрофа, уход же на второй круг с таким «букетом» отказов на борту, при минимуме оставшегося топлива, непредсказуемо ухудшающейся погоде, отсутствии запасных аэродромов, а самое главное – лавинообразно нарастающей общей усталости моих глаз, мышц и каждой нервной клетки – вообще представляется неподдающимся прогнозированию вариантом.

Внимание загружено сверх всех пределов. Планки на навигационном приборе становятся всё вертлявее, а спасительного контура полосы впереди, способного разом прекратить все наши мучения, – нет! Да и у меня всё меньше возможности бросать взгляд вперёд: внимания, чтобы отслеживать все необходимые параметры, едва хватает… и уже начинаю чувствовать, что перестаёт хватать. Взгляд едва успевает обежать все стрелки приборов, оценить их магические подёргивания. Остаток внимания целиком сконцентрирован на манипулировании рулями. Я уже не могу, не имею права отрывать глаза от приборной доски, и только какие-то периферийные зрительные анализаторы вдруг отмечают, как мрак вокруг вдруг скачкообразно сгустился.

Догадываюсь: за бортами, должно быть, уже земля – это её чёрный фон зловеще затемнил рассеянное вокруг матовое свечение облаков. Взгляд – вперёд!

Но перед тем как глянуть через лобовое стекло, уцепил глазами лишь прибор скорости: потеря её при заходе на этой «ласточке» с отказавшим двигателем смертельна. Скорость в порядке, но... – чёрт возьми! – впереди одна мура, полосы не видно!

Словно мощная пощёчина напоследок в остекление ударяют струи дождя. Какая же сейчас высота?

Смотрю на радиовысотомер, и сходу не могу себя заставить поверить его показаниям: двадцать метров ровно! Это означает, что при нашем расчётном «по глиссаде» снижении лететь до соприкосновения с поверхностью родной планеты осталось примерно четыре секунды. На всякий случай увеличиваю тягу работающего двигателя и инстинктивно начинаю плавно уменьшать вертикальную скорость.

Взгляд – вперёд! Это моя последняя попытка понять, выиграл я, или проиграл.

Ставка – жизнь!

... И вот он – прямо передо мной: спасительный, непривычно близкий огромный бетонный контур. Единственное небольшое движение ручкой управления на себя – и колёса уже мягко шуршат по полосе...

На рулении ноги становятся вдруг словно ватными. Заруливаю на стоянку и вижу, как нервно курят все, даже совершенно не курившие до того люди. Большинству этих специалистов не раз приходилось участвовать в разборах разных аварийных ситуаций. Но здесь – случай, когда драма разыгрывалась прямо перед их глазами... Аварийного разбора на сей раз не потребуется, достаточно будет моего доклада.

Говорить тяжело. Трудно сходу сообразить, что в такой ситуации второстепенное, где главное. Слова, словно тяжёлые камни, с трудом вываливаются из пересохшей глотки...

ноябрь 1990 г.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

Сам по себе я не имею больше никакого значения и не представляю себе, в какие ещё раздоры меня можно втянуть. Я чувствую, что мне угрожают, что я уязвим, что время моё ограничено; я хочу завершить своё дерево. Гийоме погиб, я хочу поскорей завершить своё дерево. Хочу поскорей стать чем-то иным, не тем,

что я сейчас...

Антуан СЕНТ-ЭКЗЮПЕРИ

ТРИ НЕДЕЛИ БЕЗ ПОЛЁТОВ

Александр ГАРНАЕВ:

До сих пор ещё ни разу за всё время моей работы на микояновской фирме – а тому уже без малого четыре года – у меня не было перерыва в полётах больше трёх недель. Конечно, даже для моей нынешней лётной деятельности, уже пятнадцатилетней, четыре года испытательной работы в ОКБ – срок небольшой. Но и эти четыре года интенсивных лётных испытаний сконцентрировали в себе громадную нагрузку ярких и драматичных событий, колоритнейших личностей и болезненных потерь, много учёбы, немало необычных полётов.

Да, интересный период сейчас в моей жизни, он во многом соответствует юношеским мечтам. Но что-то меня всё же постоянно тяготит... Что же это за «что-то»? В этом, пожалуй, нужно попробовать разобраться, исповедоваться, поискать ответ...

Сижу на старательно мной отделанной после переезда на новую квартиру кухне. Прихлёбывая из кружки посчастливившееся мне достать пиво «Московское» (несмотря на недавнее изрядное подорожание, хорошее бутылочное пиво и нынче – дефицит), любуюсь из окна на открывающийся с высоты тринадцатого этажа живописный московский пейзаж. Видны десятки зданий: жилых, различных учреждений... По правую руку, за гаражами – торец кирпичного шестиэтажного дома, бывшего штаба авиации Московского военного округа.

Туда немногим меньше десяти лет назад я вошёл в синей парадной форме лейтенанта ВВС с многократно заранее прорепетированным докладом:

– Товарищ командующий, лейтенант Гарнаев прибыл в Ваше распоряжение для дальнейшего прохождения службы!

В ответ, после приветственного рукопожатия, командующий меня сразу же огорошил:

– Ну что, Гарнаев, небось в испытатели метишь? Так и знай – ничего у тебя не выйдет!

И дальше, в ответ на мой недоуменный вопрошающий взгляд:

– Я хороших лётчиков не отпускаю, а плохие там не нужны!

Затем, помнится, последовал пространный монолог про перспективы открывающейся передо мной генеральской

карьеры... которая почему-то должна была начаться – как ни странно! – помимо полётов, с ведения мной, лётчиком-истребителем (!), политзанятий с солдатской группой (?).

Политзанятий с солдатами, к сожалению, мне проводить так и не довелось никогда. А вот теперь я сижу на кухне, пью пиво, и к тому же – лётчик-испытатель, хотя и не летавший уже аж три недели!... Тянет на раздумья.

Смотрю на мой бывший штаб, на гордо возвышающиеся над морем крыш Останкинскую телебашню и осветительные фермы стадиона «Динамо», на расстелившуюся прямо под моим окном взлётную полосу пока ещё не застроенного легендарного Ходынского поля... Прямо напротив моих окон уходит на пересечение с основной ВПП «косая» бетонка – именно на эту полосочку 15 декабря 1938 года «тянул» на опытном истребителе И-180 с отказавшим из-за переохлаждения мотором Валерий Павлович Чкалов. Дорого бы он дал тогда, чтобы из кабины своей ставшей безмоторной машины визировать эту косую полосу под таким же углом, как я её вижу нынче из своего окна. Но для этого в том последнем его полёте высоты не хватило...

Вот тут-то меня и начинает покалывать тяготящее «что-то». Глядя из окна на почти совсем уже бездействующую теперь взлётно-посадочную полосу, словно в горячечном бреду, вижу себя в кабине стоящего на ней истребителя. Левая рука идёт вперёд, сжаты форсажные гашетки, рычаги управления двигателями – на передний упор. Полный форсаж! Глаза быстро пробегают по приборам и сигнализаторам, весь мой организм: мозг, зрительные, слуховые, осязательные анализаторы – настроены в унисон с машиной, вглядываясь, вслушиваясь, вчувствываясь в неё, убеждаясь с первых секунд разбега в нормальной работе двигателей и систем самолёта. Скорость нарастает, взгляд вперёд. Правая рука плавно идёт на себя – и вот уже бетонная полоса, повернувшись подо мной, стремительно улетает вниз...

На память приходят отцовские откровения, озвученные в фильме «Люди Земли и Неба»:

«... с каждым днём всё острее чувство: не могу! Хочу видеть самолёты, слышать их запах...»

Правда, эти слова были сказаны им при гораздо более длительном перерыве в полётах, в силу куда более тягостных причин – на них чуть подальше в этом повествовании есть смысл остановиться подробнее. Я же «умудрился» дожить до такого состояния, когда и трёхнедельное нелетание тяготит невыносимо.

... Приболела жена, и вот сижу, как привязанный, с детишками дома. На свой аэродром на работу не езжу и могу

позволить себе лишь недолгие отлучки из дому. На днях не усидел, съездил в наше конструкторское бюро – благо от дома недалеко.

Интереснейший разговор в КБ был с Вано Анастасовичем Микояном, умным, интеллигентным человеком, заместителем Главного конструктора. Он – племянник создателя и первого Генерального конструктора фирмы Артёма Ивановича Микояна, сын Анастаса Ивановича Микояна – рекордного «долгожителя» на высоких государственных руководящих постах СССР. («От Ильича до Ильича – без инфаркта, без паралича!» – беззлобно каламбурили насчёт его карьеры.)

Вано Анастасович очень интересно, с большим чувством юмора рассказывал о разных случаях из его богатой конструкторской биографии. Один из них был связан с внесением доработки в конфигурацию опытного самолёта Е-4, из числа самых первых прототипов славного МиГ-21.

На большой фотографии, висящей на стене кабинета Вано Анастасовича – Е-4, снятый в плане сверху-сбоку. Он уже довольно близок по внешнему виду к привычным очертаниям серийного МиГ-21, но глаз режут совершенно несглаженные острые углы законцовок консолей, крыло – абсолютно треугольное. Во время испытаний этой машины в конце пятидесятых годов лётчик-испытатель фирмы Владимир Андреевич Нефёдов отмечал даже при небольшом увеличении перегрузки появление интенсивной аэродинамической тряски.

Аэродинамики сразу же усмотрели в качестве одной из вероятных причин этой тряски возникновение срывного обтекания воздушного потока на законцовках крыла столь острой формы и предложили срезать заострённые углы – всего по 300 миллиметров концевого сечения каждой консоли. Но так как каждое изменение в конструкции, тем более меняющее конфигурацию самолёта, должно было пройти через огромное количество бумаг: чертежей, служебных записок, виз, утверждающих подписей, – а сроки лётных испытаний таких машин всегда жёстко лимитировались, то Вано Анастасович решил поступить очень просто. Он сам приехал на испытательный аэродром, пришёл на лётную станцию микояновской фирмы и, отмерив простой линейкой и отчертив на обшивке консолей Е-4 нужные сечения, взял в руки ножовку и стал пилить. Уж кто, как не он, точно знал: в этих местах внутри крыла не было никаких силовых элементов – только алюминиевые соты с пенопластовым наполнителем.

Эту картину и застал начальник лётной станции, не получивший к тому моменту никаких официальных указаний или

бумаг. Будучи буквально ошарашенным происходящим, он стал выкрикивать безадресно:

– Что он делает? Остановите его!

Но, постфактум: «доработка» конструкции была произведена!

Слесари выполнили заделки срезов, и испытательные полёты продолжились. Прочнистами был получен неожиданный результат: существенное, аж на семнадцать процентов, снижение нагрузки на крыло по изгибающему моменту. Тряска же, уменьшившись, совсем так и не исчезла.

Тогда Вано Анастасович, для более глубокого выяснения её причин, предложил провести дополнительное исследование. На киле Е-4 был закреплён фотокинопулемёт (или фотоконтрольный прибор – «ФКП»), оставшийся у него ещё с Отечественной войны, когда он служил механиком «Аэрокобры». Смонтировав ФКП на самолёте, его объектив настроили на верхние наружные поверхности крыла, которые обклеили коротенькими ленточками. В этом случае по полученным снимкам, сделанным в испытательном полёте, на режимах увеличения углов атаки, можно было бы наглядно увидеть картину возникновения и развития явлений срывного обтекания на крыле.

Когда была начата подготовка машины к этим экспериментам, Вано Анастасович решил лично поучаствовать в ней. Приехав опять на ту же лётную станцию, он взял в руки линейки, кисть, банку с чёрной краской и, забравшись на крыло, начал рисовать разметку для ленточных наклеек. Неожиданно для обоих, его застал за этим занятием всё тот же начальник лётной станции и, в недоумении, промолвил:

– Ты что это малюешь?

Вано Анастасович с присущим ему неизменным юмором ответил:

– Теперь здесь будем резать.

– Так там же проходит лонжерон и весь силовой набор!

– Ничего, мы – автогеном…

Слушал я эту историко-авиационную хохму, а сам воочию представлял совсем недавний мой рядовой испытательный полёт на МиГ-29…

Нужно было выполнить ряд несложных маневров для оценки эффективности небольшой защитной шторки, установленной перед выпуклым стеклянным колпаком специального оптико-локационного прицельного оборудования в носовой части самолёта. Работа была несложная, но результат требовалось получить в кратчайшие сроки. Эффективность защиты определялась путём сравнения (с фото-документированием) внешнего вида наносимой на этот стеклянный колпак сеточки

рисок – до полёта и после него, соответственно: в одних вариантах без защитной шторки, в других – с ней.

И вот я, сидя в кабине, запрашиваю запуск. Работаем на одной из военных баз, поэтому здесь – не дома: чуть не успел в запланированное время – никаких тебе переносов, вылезай из кабины. Назначенное время уже выходит, а сеточку на колпаке всё никак не дорисуют: уж очень кропотливая, тонкая работа.

Тут, поняв разом всю остроту ситуации, стоящий неподалёку заместитель Главного конструктора Вано Анастасович Микоян, срывается с места, прямо в парадном костюме залезает верхом на нос моего самолёта и, взяв в руки баночку с краской, помогает ведущему инженеру Сергею Остапенко разрисовывать злосчастный колпак. Рядом наизготовку, ожидая окончания их «художеств», стоит с фотоаппаратом наперевес служебный фотограф. Мне же Вано Анастасович энергично машет рукой:

– Закрывай фонарь, Саша, начинай запуск!

И вот живописная, в разных смыслах, картина: я, закрыв фонарь, начинаю запускать двигатели, а на носу моего самолёта распластался в парадном костюме заместитель Главного конструктора, подаёт разрисовывающему стеклянный колпак ведущему инженеру баночку с краской!...

Тогда мы всё же успели слетать, в срок выдали отчёт. Ну а как будем жить дальше?... – Вот это и есть не дающее мне покоя «что-то» номер два.

Вано Анастасович Микоян рассказывал о ходе разработок и обобщении результатов проводимых нами нынешних испытаний новых многоцелевых истребителей – опытных машин, в которые вложены годы огромного труда наиболее передовых, высокоинтеллектуальных творческих коллективов. Эти машины олицетворяют всё самое совершенное, что ещё реально может быть создано в нашем кризисном обществе, они могут вполне успешно конкурировать с любыми, самыми передовыми иностранными образцами.

Любому здравомыслящему человеку сейчас уже совершенно ясно, что мифу глобального противостояния двух полярных антагонистических миров на одной планете пришёл конец, а следовательно, отпала необходимость вооружаться буквально до зубов. Но при этом очевидно также, что для обеспечения как обороноспособности страны, так и её экономических интересов, необходимо сконцентрироваться на создании высокотехнологичного, высокоточного, и конкурентоспособного вооружения. Перспективная прибыль от сделок с ним на внешнем рынке может исчисляться сотнями процентов!

Ну а коль не успеем мы – успеют другие. В любом случае,

если какое-то государство имеет потребность в вооружении, она, так или иначе, будет удовлетворена.

Да и наш минимально необходимый уровень обороноспособности, в отличие от ранее существовавшего, гипертрофированного, куда более выгодно поддерживать за счёт относительно небольшого количества передового, эффективного, постоянно совершенствующегося вооружения в руках немногочисленных, но отлично подготовленных, высокооплачиваемых профессиональных военнослужащих.

Как же могут не понимать этого те чиновники, которые фактически разваливают как нашу армию, так и уникальные коллективы предприятий оборонного комплекса, заставляя их заниматься, вместо своего основного дела, разработкой и выпуском грушерезок, скороварок и тому подобного, гордо при том именуя всё это популярным словом «конверсия»! Да, интересно – найдётся ли в нынешнем бардаке (прошу прощенья за вульгаризм) достаточно здравомыслия для недопущения окончательного развала созидательных творческих коллективов, сконцентрировавших в себе квинтэссенцию интеллектуальной элиты нашего общества?...

май 1991 г.

ТЁМНАЯ СТОРОНА ЖИЗНИ

1945 – 1951 г.г.

Передо мной лежит странная тетрадь из серо-коричневой грубой бумаги.

Странная из-за этой бумаги – аккуратно нарезанных из цементных мешков, сшитых суровой бечёвкой, листов. Там, где люди «содержались» без элементарных человеческих прав, в том числе – «без права переписки», другой бумаги не было. Странная также из-за двух фотографий, находящихся в ней: на одной, приклеенной в самом начале и датированной октябрём 1945 года – улыбающийся(?) человек в тюремной(!) робе. Но этой улыбке, мимически обозначенной лишь положенным растягиванием губ, кричаще противоречит выражение муки в бесконечно глубоком взгляде. На другой, сделанной в 1967 году и вложенной внутри тетради – он же в парадном костюме, с орденами и Золотой Звездой Героя. Это – Юрий Александрович Гарнаев. Между двумя этими снимками дистанция в двадцать два года, но не сразу можно точно оценить, на котором из них он выглядит моложе. Это словно два совершенно разных человека!

Особенно же странна эта тетрадь тем, что в ней написано чернилами. Это... стихи! Некоторые из них зашифрованы. Ключ к шифру, написанный на обрывке газеты, вложен здесь же...

Случилось несчастье... Большое несчастье случилось.
Из списков живых я надолго сейчас исключён.
И жизнь под откос, как разбитая бричка свалилась,
На каторжный труд лиходейкой-судьбой обречён.
Как трудно словами измерить обиду и муки,
Как страшно поверить, как тяжко в душе пережить,
Что цепи закона сковали мне волю и руки,
Что стал я бесправным и грязью обрызгана честь...

... Отец никогда ни с кем из известных мне людей, близких или далёких, не делился всеми деталями тех своих воспоминаний. Никогда и ни с кем. Даже эту тетрадку все годы очень тщательно прятал в платяном шкафу. Мне же в руки она попала от мамы через много лет после его смерти...

Уже в довольно зрелом возрасте для меня стало очевидным, что мой долг – сделать всё возможное для выяснения Истины.

Многих усилий стоило достать на денёк его досье из архивов ведомственных спецслужб. И когда, наконец, это удалось, меня ждало разочарование.

Там был подробно описан его «трудовой путь»:

С По Должность Предприятие Место

авг. 1942 – дек. 1944 Командир А.Э. 939 авиаполк ПВО г.Улан-Удэ

дек. 1944 – дек. 1945 Штурман полка 718 авиаполкг. Дальний

дек. 1945 – май 1946 ТокарьМех. завод МВДг. Ворошилов-Уссурийск

май 1946 – май 1947 Технолог Мех. завод МВДг. Ворошилов-Уссурийск

май 1947 – апр.1948 Старший дис-

петчер завода – // – – // -

апр. 1948 – окт.1948 Зав. Клуба КВО Норильска г. Норильск

янв. 1949 – авг. 1949 Технолог Институт п/я 12 г. Жуковский

Там же была подшита написанная с массой грамматических ошибок «Анкета, заполненная инспектором ОНУ 8.12.1948»:

"...В 1945 осуждён Рев. трибун. 9 ВА Приморск.В.О. по ст.193-25а...

... наказание отбыл досрочно в г.Ворошилов-Уссурийск и пос.Норильск Красноярск. кр. в 5-48."

Невозможно было без слёз читать собственноручно написанную «Автобиографию Гарнаева Юрия Александровича от 20.02.1951»:

"... В октябре 1945 года я допустил нарушение приказа №

0150...

За это был Военным трибуналом 9 В.А. осуждён... Наказание отбывал в системе Дальлага МВД, работал токарем, затем технологом и старшим диспетчером завода. В октябре 1948 был досрочно освобождён..."

Какая чудовищная, унизительная подавленность Личности прочитывалась меж этих строк!

Но нигде, никоим образом, кроме общих формулировок «разглашений» и «нарушений приказов», конкретных причин и обстоятельств его осуждения указано не было. Его же собственные воспоминания, изложенные уже много позже и совсем не столь формально, тем не менее, мало что проясняли:

"... Я знаю, что такое война. И что такое смерть. И всё же самое трудное началось для меня потом. Случилось так, что я перестал летать. И думал, что уже никогда не поднимусь в небо. Я вернулся в Москву...

С чего начинать? Что делать? Ведь мне уже тридцать один год. И с каждым днём всё острее чувство: не могу! Хочу видеть самолёты, слышать их запах. Каждый день! Ради этого пошёл работать мотористом на аэродром, к лётчикам-испытателям. Одно время пришлось даже заведовать их клубом. Потом технологом. Лишь бы быть рядом!

А на душе горечь: на моих глазах рождалась новая реактивная авиация. Но я был только свидетелем создания новых машин. Свидетелем каждодневного подвига лётчиков-испытателей. Рыбко, Шиянов, Седов, Анохин, Амет-Хан... Раньше я только слышал о них. Теперь видел в воздухе, видел в работе. Порой в яростном поединке с новой машиной, с натиском воздуха, с давящей перегрузкой, когда лицо пилота становится почти неузнаваемым...

Да, это был мир особых людей. Законы товарищества для них непреложны и в небе, и на земле. Я понял это, когда они помогли мне снова взять в руки штурвал, хоть и было это непросто..."

... У меня оставалась ещё надежда узнать хотя бы что-то из рассказов его соратников. Я опросил многих людей: тех, кто говорил, что знает сам или знает того, кто сам слышал что-то об этом... Интересным оказалось, к примеру, то, что вообще в период 1942-45 годов в Забайкалье он был довольно известной личностью. Но совсем не как лётчик-истребитель... А как регулярно публиковавшийся лирический поэт:

Тамцак-Булак, Дайрен, Москва,
Тамбов, Мичуринск, Ленинград...
И эти нежные слова,
И белой ночи маскарад.
И море с проседью барашков

Катилось из-под облаков
К всегда открытой нараспашку
Скалистой груди берегов.
Мечта в полёте альбатроса
Крылатой вольности полна,
Костюм пилота, жизнь матроса,
Солёный ветер и волна.
Давно прожитого картины,
Любви несмелый, первый дождь,
Зовущий голос – крик утиный,
Вишнёвых дум хмельная дрожь.
Раздолье Марсового поля,
Адмиралтейства яркий шпиль,
Невы обузданная воля,
Морские штормы, зыбь и штиль.
Всё позади... А через межи
Года переступили... Вновь
Дорогой зимнего манежа
Не прибежит к тебе любовь.
Сейчас тоска и грусть Приморья,
Тайга и сопки – как гробы,
Тяжёлый час единоборья
Бродяги-пасынка судьбы.
Мукден, Харбин, Цзиньжоу, Тарту,
Норильск, Архангельск, Ленинград -
Тяни себе любую карту
Из всей колоды наугад...

И вдруг – совсем другая поэзия на резаных цементных мешках:

Перебиты, поломаны крылья,
Нам теперь уж на них не летать.
Проводила тебя эскадрилья,
Как неродная, строгая мать...

Мне довелось услышать массу историй. Говорили о самых разных версиях пропаж секретных карт или утечки сведений. Рассказывали также о том, что из расположения части бесследно исчез его непосредственный подчинённый или сослуживец, в котором заподозрили то ли дезертира, то ли перебежчика... Но никто не мог утверждать, что знает наверняка: что же всё-таки там было на самом деле!

Типичным примером явились строки письма его друга и ближайшего в то время сослуживца, боевого лётчика-истребителя Виктора Артемьевича Захарова. Отвечая на все те же невыясненные достоверно вопросы, уже в апреле 1994 года он

написал в адресованном мне письме:

"...наша группа была во всех отношениях передовой, и при очередной проверке командующий ВВС ЗабВО отметил это в приказе.

...с Юрием мы стали друзьями. После переучивания я попал в полк, который базировался на «Манчжурке» ком. звена, а Юра продолжал работу в Улан-Удэ. Юрий Александрович был требовательным и, вместе с тем, подчинённые относились к нему с большим уважением. И поэтому, когда мне сообщили, что он осуждён трибуналом – я вначале не поверил, пытался несколько раз добиться встречи – не разрешили. Не верю до сих пор этим «трибунальщикам», эта публика всегда что-нибудь напутает и людей часто зря мучает...

...к сожалению, чувствую, что не смогу больше чем-либо помочь. Знаю твёрдо только одно: что Юрий был всегда честным и очень порядочным человеком".

Его честность и порядочность сомнений не вызывали ни у кого – они были доказаны всей его жизнью. И смертью. И навряд ли можно его упрекнуть в том, что он хотя бы на каком-то этапе служил не тем людям или не тем идеалам. Он просто всю жизнь делал то дело, в нужности которого для Людей у него не было и быть не могло никаких сомнений. Делал Дело и, несмотря на все столь жестокие удары, нёс в себе ту, единственную веру, с которой он сидел в лагерях, получал Звезду Героя и погибал вдали от Родины:

Я верю в человеческое счастье,
Как верю в то, что завтра будет день.
Во всей Вселенной силы нет и власти
На будущее наше бросить тень.
Я верю сердцем, разумом и болью
В идею, что зовётся Коммунизм
Как будто вижу я, как в небе кровью
Написано большое слово: Жизнь.

Но никто из известных мне людей не мог сослаться на то, что что-то слышал об этом периоде его жизни лично от Юрия Гарнаева.

Почему же так?

Однозначного ответа нет. Но из всего, что удалось тогда выяснить про то время послевоенных репрессий вообще и про его судьбу, в частности, очевидны две вещи.

Во-первых, его, как и многих (совсем неспроста он говорил: «Моя история – это история многих» – и слова сии относились далеко не только к триумфам Родины), заставляла молчать та нечеловеческая боль несправедливой оболганности, которую он

всю оставшуюся жизнь носил в своём сердце, как зазубренный осколок.

Во-вторых, сразу после окончания военных действий на передовой Дальневосточного фронта, будучи в должности штурмана истребительного полка, он, по так и невыясненному до конца мной обвинению, был лишён всех наград, воинского звания и приговорён к заключению в ГУЛАГе. Освободили же его через три года по амнистии, но при этом не реабилитировав. То есть, статья судимости так и «ходила» вслед за ним до конца его дней.

Мечты свои, думы и боль пережитого горя
Хоронишь вдали, сторонясь от людей,
И как тяжело с этим грузом безвыходно в гору
Годами шагать в темноте и не видеть огней.

Много раз после того он подвергался унизительным повторным «проверкам» и «чисткам». И всю остававшуюся его жизнь, любой желающий чинуша, уполномоченный на своём посту или постике вершить и корёжить судьбы людские, мог одним лёгким движением нанести болевую рану, от которой не было спасения...

P.S.:

... И вдруг, в процессе подготовки этого труда к переизданию, ответ на вопрос о конкретных обстоятельствах осуждения Юрия Гарнаева выискался! Ответ довольно достоверный, и, как это бывает нередко в жизни, нашёлся он неожиданно близко.

Коллеге и товарищу Юрия Александровича по лётно-испытательной работе, Герою Советского Союза, заслуженному лётчику-испытателю СССР Александру Александровичу Щербакову, оказывается, довелось достоверно услышать эту историю из первых уст в доверительной дружеской беседе ещё в начале шестидесятых! И это было описано им в изданной в 1998 году монографии под названием «Лётчики. Самолёты. Испытания». Вот как там это описано:

"... По окончании войны он – штурман истребительного полка. В его обязанности входит составление учебных планов лётной подготовки.

Формально такой план – секретный документ. Он должен печататься машинисткой, допущенной специальным приказом к секретному делопроизводству на специально зарегистрированной пишущей машинке.

В какой-то предпраздничный день нужно было дать на подпись командиру очередной план штурманской подготовки, а «секретной» машинистки почему-то не оказалось на работе. А Юра – холостяк, и у него есть подруга с незарегистрированной машинкой, но тоже машинистка их части. Она по Юриной просьбе перепечатала его

рукописный план.

Известно, что каждая машинка имеет хоть и малоразличимый, но свой почерк. Бдительный начальник СМЕРШа обнаружил нарушение секретного делопроизводства. Сначала он строго отчитал Юру и указал, какая есть в Уголовном Кодексе на этот счёт статья, и этим разговором обещал ограничиться. Но потом решил, что своя рубашка ближе к телу: а вдруг виновный кому-нибудь расскажет, как начальник СМЕРШа попустительствует нарушителям секретности.

Делу дали законный ход. На ту беду шла очередная компания с призывом: «Бди!» Гарнаева отдают под суд..."

ноябрь 1990 г.

ГОТОВИМСЯ К «ГАСТРОЛЯМ»

Александр ГАРНАЕВ:

И всё-таки упорно продолжает сбываться прогноз о возрастании количества зарубежных лётных демонстраций. В принципе, объяснение этому очевидно: наш военно-промышленный комплекс начинает широким шагом открыто выходить на международный рынок, да и в разваливающейся экономике родной державы приносимая «товарами» ВПК прибыль, должно быть, ощутима. Но, как и в любой области продуктивной деятельности сегодня, на нашем труде постоянно заметен несмываемый отпечаток социальных издержек.

Мне трудно найти логичное оправдание потрясающему парадоксу во всех нынешних лётных подразделениях авиастроительных фирм и лётно-исследовательских организаций: занятия исследованиями, разработкой и лётными испытаниями передовой авиатехники сегодня для всех их участников намного менее выгодны, чем коммерческая деятельность.

... И вот уже лётчики-испытатели высочайшей квалификации предпочитают заниматься на тяжёлых самолётах перевозками грузов во всех концах бела света. И гнут петли-бочки на авиашоу в разных странах испытатели истребительных фирм. А те из летунов, кто вместо коммерческих рейсов и «загранок» вынужден за мизерную получку нести нелёгкую долю наиболее ответственной исследовательской работы, испытывают, помимо самолётов, смешанные чувства униженности или собственной неполноценности...

Поздний вечер в далёком приполярном городке Новый Уренгой. У нас здесь – незапланированная остановка с ночёвкой.

Пройдя интенсивный курс подготовки к выполнению на зарубежных авиашоу наивысшей сложности демонстрационных полётов, мы в паре с Маратом Алыковым на наших МиГ-29 «на всех парах» помчались в США. Сегодня же, «подсев» в Уренгое лишь на дозаправку, мы должны были лететь дальше в Тикси, а оттуда – в Анадырь. Из Анадыря же, в свою очередь, отдохнув, вылетать на Аляску, в строго определённый день и час пересекая Государственную границу.

А мы вот на первой же остановке решили взять тайм-аут и заночевать здесь. Дело в том, что этот самый первый из перелётов по нашему большому плану, имел все шансы закончиться очень неблагополучно.

Перелёт в Новый Уренгой с нашего базового аэродрома в

Жуковском – на дальность более 2300 километров – для МиГ-29 лежит фактически за пределами принятых норм. Такой полёт был позволен в нашем случае лишь потому, что, подразумевая гораздо более высокую, по сравнению со среднестатистическими строевыми лётчиками, натренированность испытателей и знание ими всех нюансов своей машины, вероятность успешного захода и посадки на аэродром назначения в сложных условиях считалась более высокой. А следовательно, требовались меньшие навигационные запасы топлива по отношению к расчётному расходу.

И вот, когда мы пришли сюда, как говорится, «на последних каплях» керосина, все прочие обстоятельства сложились против нас. По дороге на моей машине начисто отказало почти всё навигационное оборудование, даже курс «ушёл» напрочь. Нам оставалось одно – зайти и сесть в паре, пробив облачность в сомкнутом строю с ведущим Маратом... А вот уж эта самая облачность опустилась намного ниже наших метеоминимумов и, вообще, всех мыслимых пределов. Наземная система курсоглиссадных маяков для инструментального захода на посадку на этом аэродроме к тому моменту ещё не была окончательно сертифицирована. И вот – как только пошло резкое ухудшение погоды, местное аэродромное начальство, предчувствуя в данной ситуации возможность серьёзных последствий и не на шутку испугавшись возможной ответственности, решило вовсе отключить вообщем-то вполне исправную посадочную систему.

Пробивая плотную толстенную облачность сомкнутым строем, когда расстояние от моего фонаря до законцовки консоли самолёта Марата было не больше пары метров, мы, таким образом, были вынуждены использовать намного менее точный метод захода – «по приводам». А в довершении всего, как мы узнали уже потом, у уренгойского руководителя систем посадки («РСП»), видевшего нас на экранах локаторов и имевшего реальную возможность помочь нам своими командами по радио, в силу столь «непривычных» для него обстоятельств просто-напросто сдали нервы. И при первом же осложнении ситуации, он, бросив микрофон с криком: «Я не буду ими руководить!» – убежал со своего поста.

Когда же мы, сделав с помощью лишь показывающих направление на приводные радиостанции стрелок радиокомпасов, да собственной интуиции, две неудачные попытки захода, наконец увидели на прямой посадочную полосу, она оказалась далеко справа. Мне стало очевидно: в паре из такого положения мы не сядем!

Отчаянно крикнув Марату по радио:

– Заходи сам, я не сяду! – я отвалил без дискуссий влево, и один, со всей отказавшей на моей «спарке» навигацией, даже без показаний курса, пошёл на третий круг. Зная при этом, что с моим фактическим остатком топлива в триста килограммов, эта попытка захода в любом случае была последней.

Бедный-несчастный мой штурман Юра Ермаков! В этой ситуации он сидел в задней кабине «двадцать девятой» спарки как заложник, будучи совершенно бессильным хоть чем-то повлиять на развитие событий.

Боковым зрением я ещё отметил с удовлетворением, что самолёт Марата бежит по полосе. Затем, в развороте – взгляд вперёд. Вижу много промышленных труб, смыкающихся с нижней кромкой облачности, лезть в которую без всех навигационных показаний мне совершенно не хочется. Но приходится – не «прорываться же грудью» сквозь эти трубы. Поднабрав высоты, ныряю в облака – без всякой надежды на благополучную посадку.

И всё-таки я сел! Нормально!

Пожалуй, невозможно изложить, какие экстраполяционные процессы в мозгу позволяли в том заходе определять своё место... А уж в результате такого «перенапряга» мы и вынуждены были взять-таки тайм-аут. И, после эмоциональных дебатов со всеми настаивавшими на продолжении перелёта, увеличить время нашего длинного пути на эту незапланированную ночёвку...

Поздний вечер. Вместе с двумя молодыми супружескими парами, уютно замкнувшимися на соседнем диване в своём неподступном микромирочке, я сижу в холле аэродромной гостиницы и смотрю телевизор. Показывают телеконцерт, составленный из последних записей Виктора Цоя. Некоторые из произносимых его ледяным голосом огненных слов обжигают моё, ещё не остывшее от всего сегодня пережитого, сознание:

... не остаться в этой траве...

И высокая в небе звезда зовёт меня в бой...

Пожелай мне удачи в бою!

Пожелай мне удачи!

Насколько же всё-таки далеки от меня сейчас эти, буквально рядом сидящие, два паренька и две девушки! Я вспоминаю последнюю неделю нашей работы перед отлётом...

Идёт интенсивная пилотажная подготовка. Аэродром в течение дня гудит непрерывно: мы готовимся в Америку, а огромное количество лётчиков других фирм и Лётно-исследовательского института на самых разных типах летательных аппаратов – к традиционному воздушному показу в День Авиации. В этом году к нам, в доселе закрытый для

посещений иностранцев и широкой публики вообще город Жуковский, на авиационный праздник приглашено множество гостей, в их числе – и зарубежных.

Пятница, 9 августа 1991 года.

Интенсивно летая на пилотажные тренировки на нашей базе, узнаём, что на другом аэродроме у наших коллег лётчика-испытателя Владимира Горбунова и штурмана-испытателя Сергея Хазова в испытательном полёте на опытном самолёте произошёл отказ поперечного управления. Предпринятая попытка зайти с таким отказом на посадку едва не закончилась трагически. В сложной ситуации, уйдя от аэродрома и близлежащего гарнизона, экипажу удалось из вращающейся машины благополучно катапультироваться.

Воскресенье, 11 августа...

В Крыму, на аэродроме, где проходят испытания по корабельной тематике, у лётчика-испытателя нашей фирмы, Героя Советского Союза Авиарда Гавриловича Фастовца, выполнявшего на авианесущем крейсере ответственнейшие обязанности руководителя визуальной посадки, вдруг обнаружились странные симптомы тяжёлого заболевания. Самые худшие предположения, возникшие с первого же момента, позже сбылись – у дяди Алика, как мы все его с любовью звали, произошло сильное кровоизлияние в головной мозг. Прожил он после этого очень недолго.

Понедельник, 12 августа...

Завтра у нас уже заключительный день пилотажных тренировок, послезавтра необходимо начать подготовку самолётов к дальним перелётам: Новый Уренгой, Тикси, Анадырь... и дальше – двухмесячное турне по Соединённым Штатам Америки. Над аэродромом раскалывается небо, и даже для того, чтобы сделать короткий десятиминутный тренировочный полёт на малой высоте над полосой, нужно долго ждать своей очереди.

Наконец «добро» получено. Добросовестно откручиваю полтора своих утверждённых комплекса пилотажа: всё-таки это – одна из заключительных тренировок. Сруливаю с полосы, а место на ней уже занимает пара МиГ-двадцать первых. В их кабинах – лётчик-испытатель из «космической» группы испытателей «Бурана» Урал Султанов и его ведомый Геннадий Белоус. Эта пара, эскортируя сверхзвуковой бомбардировщик ТУ-22 самой первой его модификации, возможно покажет на авиационном празднике точную копию исторического пролёта ТУ-22 в сопровождении двух МиГ-21 на воздушном параде в Домодедово четверть века назад. И, в любом случае, они вдвоём должны

«покрутить» ещё немного пилотажа в парном строю.

Интересна история нашего знакомства с Геной Белоусом – высокого роста симпатичным светловолосым парнем...

Мы, ровесники, одновременно закончили два соседних лётных истребительных училища, он – Ейское, а я – Армавирское. И оба – с Золотой медалью. Но сразу же оговорюсь: об этом факте здесь сказано не из чувства избыточного самомнения, а лишь потому, что он и явился причиной нашего первого знакомства. Точнее, не сам факт, а его непосредственная предыстория.

Нас обоих, курсантов выпускного четвёртого курса, как отличников учёбы и именных стипендиатов, отправили в Москву, в ЦК ВЛКСМ для почётного награждения. Это был канун Дня Авиации 1981 года – ровно десять лет тому назад. И там, в очереди в Мавзолей Ленина, Геннадий сам подошёл ко мне и обратился с просьбой:

– Я слышал, как ты говорил что-то о Школе лётчиков-испытателей. Поделись информацией.

Ему я рассказал тогда всё, что знал. Поделился и своими личными планами, а через четыре с небольшим года после этого разговора сам стал слушателем Школы. Ещё через два года, сразу же после нашего выпуска, им стал Гена. И вот теперь он – лётчик-испытатель Лётно-исследовательского института.

... Заруливаю на свою стоянку. Пара «двадцать первых», прямо у меня над головой сделав проход, уходит влево на боевой разворот. Опять заходят на центр аэродрома и, пройдя уже вне поля моего зрения, распускаются. Видимо, они хотят ещё раз собраться и продолжить тренировку.

Слышу по радио неуверенный вопрос Урала, обращённый к Генке:

– Ты что, отошёл? Где ты?...

Такое впечатление, что ребята не очень чётко обговорили весь полёт на земле. Руководитель полётов тоже немного замялся – назвав почему-то позывной Урала, задаёт в эфир вопрос:

– Вам не мешает малоскоростной на посадочном курсе – подходит к дальнему?

Но такой вопрос должен быть скорее адресован Геннадию – это же он после роспуска пошёл в направлении третьего разворота. С упомянутого «малоскоростного»– проходящего испытания ИЛ-114, штатно докладывает о входе в глиссаду лётчик-испытатель ильюшинской фирмы с похожей на Генкину фамилией – Вячеслав Белоусов.

... И опять – недоуменный вопрос РП, непонятно почему обращённый к позывному Урала:

– Ты куда пошёл? Твоё место?

Короткая пауза...

И вдруг тот же голос руководителя полётов неестественно громко, надрывно выкрикивает одно оборванное слово:

– КАТАПУЛЬТИР...!!!

За считанные секунды до этого, обернув голову на рулении в сторону третьего разворота, я увидел крутнувшийся с малой высоты вниз МиГ-21...

Почти отвесное столкновение с землёй. Характерный гриб чёрного дыма...

И тут в эфире – удивлённый голос Урала, докладывающего своё место: он стоит в вираже над КДП, на его борту всё в порядке. Мелькает шальная мысль: быть может, эта страшная картина мне привиделась, а на самом-то деле – всё в порядке?

Но нет – ещё виден в стороне третьего разворота нерассеявшийся чёрный дым.

С ушедшего на второй круг ИЛ-114 раздаётся доклад Белоусова:

– Я пройду, посмотрю, что там...

И, через несколько секунд, на вопрос РП:

– Парашюта не видно? – несётся в эфир его ответ:

– Нет... Здесь в деревеньке с церквушкой, прямо рядом с одним домом вошёл. Практически отвесно...

Заруливаю, вылезаю из кабины. К самолёту подбегает ни о чём не подозревающий ведущий инженер, симпатичный и энергичный парень Андрей Щеблыкин:

– Ну что, ещё слетаем? Сейчас, я по-быстрому организую заправку!

Эх, Андрюха, хороший ты парень!...

Я показываю рукой в направлении ещё не до конца рассеявшегося султана чёрного дыма:

– Гена Белоус погиб ...

"Вчера лётчики-испытатели Лётно-исследовательского института в подмосковном Жуковском хоронили своего товарища. 31-летний пилот Геннадий Белоус погиб в понедельник, 12 августа, при выполнении тренировочного полёта во время подготовки к параду в честь Дня воздушного флота (он намечен на завтра).

Белоуса считали в отряде сильным лётчиком. Он летал на самолётах, по меньшей мере, 18 типов из 30-35, которые испытываются в ЛИИ. Поэтому версию, что он не справился с управлением своего МиГ-21 при выполнении фигур высшего пилотажа, его товарищи отвергают как маловероятную. Выводы, к которым пришла комиссия, расследующая причины катастрофы, ещё неизвестны. Однако лётчики уверены, что она связана с отклонениями в работе техники.

По традиции авиаторов, когда траурная процессия приблизилась к кладбищу, высоко в небе пронёсся над городом истребитель, одна из тех машин, на которых летал погибший испытатель".

«Московский Комсомолец», 16.08.1991

Итак, ещё одна жертва показух. Сколько же побилось во время них и при подготовках к ним пилотов!

Вспоминаю первую, виденную мной, катастрофу из этой серии: тогда, 7 февраля 1984 года, в Кубинке, на новейшем, по тем временам, истребителе МиГ-29 разбился военный лётчик-испытатель Владимир Лотков. Затем был ещё целый ряд лётных происшествий! Теперь вот – Гена Белоус...

Но ведь по большому счёту, летание-то не остановишь. И демонстрировать его тоже всегда кому-то – и очень много кому – необходимо.

Расслабляться нельзя. Сейчас мне предстоит много сложных демонстрационных полётов на зарубежных показах. Нужно собраться, быть внимательнее!...

август 1991 г.

НАД КРЫШАМИ ЕВРОПЫ

Юрий ГАРНАЕВ:

Перелёт был не совсем обычным. Чем-то напоминал он далёкие годы, когда авиация проходила на небольшой высоте небольшие расстояния, – я помню, как над тихим городом Балашовом пролетел самолёт и сел на стадионе, и мы, мальчишки, бежали через весь город, лезли на забор, который упал, сломался под нами...

Теперь мы над Европой, на высоте всего в двести метров – и медленно проплывала она, так что мы могли разглядеть её, как ожившую карту, с подробностями живого быта, с особыми красками, присущими по-своему каждой стране.

Нам предстояло пересечь шесть стран, часть пути пролететь над морем, ниже всех принятых теперь в авиации эшелонов, и в ясные дни мы отчётливо видели всё время, как большие причудливые тени нашего каравана с мелькающим над каждой машиной венцом огромных лопастей, скользят над пашнями, домами и над границами стран.

Три больших вертолёта конструкции Миля, как воздушные мастодонты, медленно шли над Европой в Париж, на выставку в Ле-Бурже.

Пасмурным дождливым утром 1 июня мы поднялись с подмосковного аэродрома и, собравшись группой, взяли курс на запад. Низкие облака стелились над землёй. Моросил мелкий, похожий на осенний, дождь, но вертолёты оборудованы приборами для полёта в сложных метеорологических условиях. Машину ведёт автомат, «непьющий пилот», и трудно было только следить за строем – плохая видимость заставляла держаться слишком близко друг к другу.

Наш МИ-6 возглавил группу. До самой границы нас провожал на четвёртой машине Герман Алфёров. На обратном пути, как оказалось потом, в одно сопло двигателя его машины попал крупный грач: низкий эшелон был легко доступен птицам...

Под нами, хорошо различимые, шли сначала поля Смоленщины, потом дремучие белорусские леса. Земля для лётчика всегда имеет своё лицо, мы узнаём её, как друзей при встрече.

В Витебске нас ждали многотонные автозаправщики – даже не верилось, что всё это поместится в баках, но ведь предстояло пройти непривычно долгий для вертолёта путь готовыми к любой неожиданности. Мы шли на керосине – устаревшие поршневые моторы заменили теперь мощные турбовинтовые двигатели.

За Витебском нас встретила Литва с её характерной архитектурой готических построек и костелов. Дождь всё шёл. На следующий день нам уже не дали вылета. Тоскливо стояли мы у карты, думая о том, что выставка в Ле-Бурже ждать не станет.

Дождавшись амнистии от синоптиков, мы, дружно воскликнув, как старые кавалеристы: «По коням!» – бросились к своим машинам...

И вот уже под нами Неман. Отчётливо виден пограничный столб с гербом СССР. Мы не были новичками в заграничных встречах – приходилось бывать в Европе, в Азии и в Америке, а командир МИ-6 Василий Колошенко, опытный полярник, знал все континенты: зимовал на Северном полюсе и в Антарктиде, видел величественные многоцветные грани Гималаев в Индии, где его вертолёт МИ-4 оказался победителем в международном конкурсе на лучшую машину для самых трудных высокогорных условий, учил осваивать вертолёт индонезийцев... И всё же каждый из нас почувствовал что-то схожее с инстинктом перелётных птиц – Россия оставалась за кордоном.

Соседняя польская земля встречала нас дружественно. Как принято по всей Европе, мы перешли на радиосвязь по-английски, но вдруг услышали родную речь: это польский радист захотел попрактиковаться в русском языке. Варшава была хороша, как сказка. Борис Земсков, который пролетал теперь над ней на величественном воздушном кране МИ-10, видел её с воздуха ещё в

дни войны, всю в руинах; казалось, не встать уже больше таким, как был, прекрасному старому городу. Но вот он восстановлен кропотливо по разысканным старым чертежам и проектам, а в других районах отстроен по-современному заново. Может быть, с воздуха особенно остро чувствуешь, как много сил положила Польша, чтобы восстановить свою Варшаву.

Над Одером на второй день полёта мы пересекли границу – внизу аккуратно расчерченная немецкая земля. Ясный день. Нас всех ведёт по курсу флаг-штурман Пётр Халтурин, быть может, как мы думаем, дальний потомок знаменитого революционера. Он плечист, высок и белокур. Он сидит впереди всех в стеклянной сплошь кабине, и кажется, что он, как Илья Муромец, едет на богатырском коне через необозримые просторы полей.

– Берлин, – говорит Халтурин.

Уже видны впереди предместья большого города – тихие глубокие пруды, красиво окружённые густой зеленью, чётко разграниченные линии шоссейных дорог. Те, кто летал здесь в последние дни войны, помнят горизонт в сплошной пелене пожаров.

Теперь раны города закрылись кварталами новостроек, и мы приходим сюда не мстить за сожжённые города и сёла, а как паломники над Европой, странствуя к выставке грандиозной авиации нашего времени.

После посадки мы все отправляемся в Трептов-парк, и здесь нас поражают русские берёзки у скульптуры двух воинов, склонившихся под сенью знамён в поклоне погибшим...

Единственная страна, которую по дороге на мирную выставку нам придётся обойти стороной, – Западная Германия. Поэтому от Берлина мы идём не на Париж, а на север, к границам Дании.

Впервые нам предстоит пройти на больших вертолётах над морем, и мы готовим резиновые лодки, надеваем спасательные жилеты и вызываем по радио советские корабли. Теплоход «Иван Ползунов» отвечает, что будет следить за нами, пока не выйдем на сушу. Но сам он далеко, в стороне от нашего курса на 60 миль. Над морем непривычно, нет рельефности, в тумане не видно горизонта. На аэродром Копенгагена заход на посадку с моря.

Дания кажется сплошь вычитанной из Андерсена, игрушечной. Островерхие дома с черепичными крышами. Не очень большой дворец на маленькой площади. Здесь живёт король – это тоже вроде детской сказки, потому что не он руководит страной.

Аэродром скандинавской компании «САС» – мирового значения, здесь есть представительства всех крупнейших авиакомпаний, самолёты здесь тоже разные, как на выставке, и к нам направлен неподдельный интерес специалистов. Балконы аэропорта густо

унизаны вышедшей из здания публикой – их удивляют наши огромные вертолёты, а мы, в свою очередь, удивляемся, что корабли проходят здесь мимо по проливу так, как будто плывут по самому аэродрому.

Нам повезло в Копенгагене: шофёр из торгпредства Коля Рогов оказался непревзойдённым гидом, за два года он изучил историю и географию страны. Он сообщает нам родословную короля, его планы насчёт брака младшей дочери с греческим принцем и советует не пить пива – из-за забастовки пивоваров его возят сейчас за слишком дорогую цену из Швеции.

Больше всего нас поразило в Копенгагене уличное движение: оно обходится почти без полицейских и отдано водителям и пешеходам под общественный контроль, малейшее нарушение уже вызывает возмущённые гудки соседей.

Резким контрастом после Дании был путь на Голландию – над морем, мимо военных баз ФРГ. Мы шли над нейтральными водами, но строго по курсу – в двадцатикилометровом коридоре, за которым в обе стороны были обозначены зоны стрельб и учений западногерманской ПВО. Самолёт, поднявшись из Дании, уже видит Голландию.

С искренним удовольствием увидели мы, наконец, драгоценный пояс Нидерландов – нитку плотин, ограждающую страну от моря. Страна лежала слева, как на дне, а в самом море, на окружённых бетоном островах, крылатые ветряные мельницы всё махали руками, как на рисунках старинной Голландии, откачивая воду с отмелей, как из стакана, и отвоёвывая куски плодородной суши. И мы пришли к Голландии, тоже махая в тон лопастями, как мельницы в небе.

Каналы напоминали про серебряные коньки, о которых помнишь с детства, или маленькую модель Марса, как он представлялся раньше по фотографиям. Крыши домиков были острей, чем в Дании, и все окантованы белым по граням.

Нас приняли на запасном аэродроме, где откуда-то прямо из земли к нам протянулся шланг вездесущей компании «Шелл», снабжающей Европу горючим.

В Брюссель нас вели по локатору. На траверзе Амстердама снова пошёл дождь, спустилась облачность, мы летели в сплошной муре, стараясь не слишком сближаться, но и не терять друг друга. Казалось, что в дождливой хмари плывут, как по морю, почти бок о бок плавучий кран с пароходом – наш МИ-6, кругловатый и объёмистый, похож на крутобокий морской буксир, деловито взобравшийся в небо. Так мы и появились из дождя над Бельгией, увидели близко под собой длинные, как Кордильеры, глыбы жилых массивов, подумали, как, по русским представлениям, мала и тесна

от этого Европа, увидели главный павильон прошедшей Брюссельской выставки и сели уже по огням, в тумане.

… В Париж мы пришли почти первыми, сразу за нашим ИЛ-18, и только на второй день начала слетаться великая армада новейшей авиации – больше 450 самолётов принял в эти дни Ле-Бурже.

Выставка крутилась безостановочно, как огромная карусель, и с каждым днём людей прибывало всё больше. И наша техника все эти дни была в центре внимания прессы и телевидения: колоссальный «Антей», лайнер ИЛ-62 и вертолёты. Билеты всё повышались в цене, особенно после каждой из двух катастроф, отзвук которых подхватила пресса.

В первый же день, задев при посадке за ориентирные огнеустановки аэропорта, разбился огромный американский «Хастлер», бомбардировщик с четырьмя двигателями. Этот В-58 уже снискал во Франции довольно стойкую мрачную славу, такая же машина погибла на прошлой авиационной выставке здесь же, в Париже.

Мы видели каждый день много великолепных образцов пилотажа, который смело и точно демонстрировали над аэродромом иностранные лётчики. Но когда поднимался итальянец Донати, меня охватывало обострённое, как у всех старых летунов, роковое предчувствие. Много раз я сталкивался с оправданным риском в воздухе на войне и после неё, на испытательной работе: мне приходилось испытывать на себе катапульту, отстреливать лопасти у вертолёта, чтобы проверить возможность выбрасываться из него с парашютом, рвать грудью провода, приземляясь на парашюте после аварии, – но слишком рекламный риск итальянца нам всем казался ненужным и неоправданным.

19 июня, сразу после пилотажа у земли, заходя на посадку через неудачно расположенную на подходе к полосе стоянку автомашин, Донати потерял высоту, упал и унёс с собой ещё восемь жизней из числа неповинных зрителей, сжёг 60 автомобилей.

Хотя после этой катастрофы цена на билеты поднялась уже до 26 новых франков, вовсе не большой интерес к лётным происшествиям привлекал, прежде всего, парижан в павильоны XXVI Парижского авиационного салона, а их природная любознательность и любовь к технике.

Французы хорошо помнят, что в их стране, в одной из самых первых, занималась заря авиации в начале века. Они чтят славную память Блерио. В знаменитой серии издания классиков всех времён и народов, роскошно оформленной крупнейшим издательством

«Галлимар», не случайно наибольший тираж собрал Сент-Экзюпери – лётчик, взлетавший с этого же аэродрома, национальный герой и популярнейший писатель Франции, ярче всех воплотивший в своей поэтической прозе романтику нашего лётного дела...

За две недели выставку в Ле-Бурже посетило около миллиона зрителей.

Незабываемо обаяние уличных сцен Парижа: ночные художники, рисующие на Монмартре, Булонский лес, ночной огромный рынок, где в это время оптовики продают горы сверкающих яркими красками овощей розничным торговцам и где в ночном кафе «Три поросёнка», узнав, что среди нас Юрий Гагарин, хозяин немедленно вручил нам всем сувениры.

Вообще популярность Гагарина в Париже не меньше, чем в России. В рабочей столовой, как только его узнал зашедший случайно репортёр, нас окружили с готовыми фотокарточками, и невозможно было отказать в автографах. Больше того, американские космонавты Макдивитт и Уайт, недавно осуществившие второй выход человека в космос, несколько дней не могли пробиться на первые полосы парижских газет, пока не сфотографировались с Гагариным...

1965 г.

БОЛЬШОЕ ТУРНЕ

Александр ГАРНАЕВ:

Наш путь в Штаты оказался необычайно трудным. Видно, сработала русская народная примета – «пути не будет» после того, как мы споткнулись и чуть-чуть не поразбивали себе носы на первом же этапе перегона, из дома в Новый Уренгой.

Нужно сказать, что и на втором этапе, в Тикси нас ждал нижний край облачности меньше ста метров. Да и в последующих перегонах не раз доводилось удивлять людей посадками на различные, свои и зарубежные, аэродромы при очень плохой погоде, значительно хуже наших официальных метеоминимумов, порой в тумане или плотных осадках. Многотысячекилометровые участки нашего пути над родными просторами не переставали поражать безлюдностью: не только в Заполярье, но и вдоль европейских широт над сибирской тайгой, где были проложены наши резервные маршруты, можно лететь на реактивном истребителе часами, не видя под собой никаких признаков человеческой жизнедеятельности. Это понимание огромности и неосвоенности территории Отчизны обострённо ощущается в

таких перелётах, к нему трудно привыкнуть.

Главный же сюрприз ждал нас на Аляске. Вылетели по плану из Анадыря и приземлились на авиабазе ВВС США Элмендорф. Но вместо обычной в таких случаях торжественной встречи, сразу после посадки мы услышали из уст трёхзвёздного генерала МакИнерни вежливое сожаление, выраженное по поводу официального запрета Государственного Департамента Соединённых Штатов Америки на наши дальнейшие полёты над территорией США в связи с попыткой свержения власти Президента СССР так называемым «Государственным Комитетом по чрезвычайному положению» – ГКЧП... И теперь нам надлежит, заправившись, лететь назад.

Нужно было видеть лица окружавших нас в тот момент американцев! Не понимая (как и мы) происходящего, они старались окружить нас максимумом внимания и участия, готовы были выполнить в эти несколько часов всё возможное, чтобы хоть в чём-то помочь, сделать хотя бы что-нибудь приятное. Когда нас провожали обратно, казалось: вот-вот на глаза многих из военнослужащих-женщин, коих там оказалось немало, навернутся слёзы.

Затем была сумасшедшая гонка обратно в Москву, на пределе усталости. Скорее домой, своими глазами увидеть, понять – что же там творится? У меня с самого начала было ощущение, что всё происходящее – чушь. Я даже заключил пари со штурманом сопровождавшего нас ИЛ-76 Валерой Гречко, что этот самый ГКЧП продержится не больше десяти дней.

Как всегда в подобного рода экстремальной ситуации, было крайне интересно наблюдать за окружающими людьми.

Многие ребята из нашей делегации, уже после всех событий, делились впечатлениями о слышанных на Аляске от разных американцев пояснениях насчёт того, что отказаться от возвращения домой и получить статус политического беженца в такой момент – непререкаемое право любого человека. Но, к величайшему удивлению встречавших нас обратно анадырских пограничников, никто из нашей команды там не остался...

На особый статус претендовал курировавший нашу делегацию представитель КГБ, которому мы дали конспиративную партийную кличку «Дедушка-У». По мере поступления новостей из Москвы, он всё больше расправлял грудь, всё чаще и настойчивее в его голосе слышались командные нотки, а в глазах сверкали задорные искорки.

На нашем пути в Москву, останавливаясь ненадолго в оторванных от «большой» жизни северных гарнизонах, нередко приходилось слышать из уст офицеров, начисто потерявших за

последнее время логику в понимании происходящего, слова одобрения, адресованные гекачепистам. Мол, теперь «армию хорошо кормить будут»! И при этом – абсолютно невежественное безразличие, каким же именно образом, за чей счёт это будет сделано.

Но вот вдруг во время нашего пути назад в информационных сообщениях радио и телевидения наступает странный провал, а на промежуточных аэродромах носятся самые противоречивые слухи о дальнейшем ходе политических событий. Все жаждут хоть сколь-нибудь достоверной информации, но никакие источники её не дают. В ожидании окончания очередной заправки на последующий этап перегона и «добра» на вылет, я хожу по лётному полю промежуточного аэродрома с маленьким плеером-приёмником в кармане и наушничками в ушах, пытаясь настроиться на какую-нибудь информационную радиопередачу. В широковещательном эфире – только длинные симфонии и безликие спектакли. Ребята по очереди подходят и интересуются: «Ну что там?» – а мне нечего ответить.

Несколько раз, осторожно улучив моменты моего уединения, с беспокойными нотками в голосе с этим же вопросом ко мне обращается и Дедушка-У... И уже много позже, когда на подлёте к Москве с путчистами стало всё ясно, мне вдруг резанула по глазам его непривычно приветливая, улыбающаяся физиономия, с пионерским задором источавшая возгласы:

– Вот всё и в порядке, так им и надо!...

Прилетели в Москву в среду, 21 августа – последний день «власти» ГКЧП. Успел с женой побывать у Белого Дома на вновь наречённой площади Свободной России, своими глазами увидеть баррикады, потолкаться и послушать эмоциональные речи на митингах. А сразу после свержения путча немедленно пришло повторное приглашение из США. И опять – гонка, но уже в противоположном направлении.

На сей раз встреча нас в Америке превзошла все ожидания. Если до того мы, неся на крыльях своих самолётов красные звёзды, демонстрировали достижения советской авиационной промышленности, то теперь ещё и олицетворяли (как тогда это представлялось) нарисованными на скорую руку на фюзеляжах трёхцветными флажками «первых посланцев победившей в России демократии».

Мы пролетели через много городов и штатов по всей стране, пилотировали на самых разных, и по программе, и по своему характеру, авиационных шоу. Говоря без преувеличения, наши полёты всегда производили фурор. Везде, где бы мы ни выступали, наши показы объективно были вне конкуренции по

своей сложности и технике исполнения.

Что же меня больше всего удивило в Америке?

Мне всегда казалось, что я неплохо осведомлён об этой стране, и то представление, почерпнутое, главным образом, из наших средств массовой информации, было примерно таким:

– любимая еда американцев – гамбургеры, чизбургеры и тому подобная «фаст фуд», в духе модных в Москве «МакДональдс» и «Пицца-Хат»;

– наиболее популярная музыка – вроде, к примеру, Майкла Джексона и всяких там «реп-стилей»;

– типичная архитектура городов – ультрасовременная застройка с массой небоскрёбов, её самым ярким олицетворением является Нью-Йорк;

– сами американцы – не обычные, в нашем понимании, люди, а по образу мышления и стилю поведения – ну просто вроде ходячих компьютеров...

Там, в Штатах, все эти представления рассыпались в прах. Оказалось, что для всяких закусочных, вроде «МакДональдс» и им подобных, несмотря на неизменно высочайшие требования к качеству продуктов, в Америке бытует презрительное название «джанк фуд» – «еда из отбросов». Большинство американцев избегает регулярно употреблять такую пищу, и делает это только в тех случаях, когда нет другого выбора. Но дома готовят тоже мало, предпочитая, в основном, уютные, хотя и показавшиеся, по нашим меркам, дороговатыми, ресторанчики и кафе.

Музыка популярна самая разная – от классики до рока, и моды сменяют друг друга молниеносно. Столь усиленно почему-то пропагандировавшиеся у нас в то время стили – вроде «реп», «альтернативной» и прочих – занимали в музыкальном мире сравнительно небольшое место. Майкла Джексона в тот период, почему-то ни разу не видел и не слышал, ни на рекламах, ни по телевизору.

Подавляющее большинство американцев во всех штатах живёт в частных одно– или двухэтажных домиках. И вообще, любой крупный город сверху похож на огромной площади дачный посёлок с маленькой горсткой современных многоэтажных зданий в центре – это, в основном, крупные отели, банки и офисные здания. Нью-Йорк же, как оказалось, большинство американцев считают непохожим ни на что монстром, имеющим с Соединёнными Штатами так же мало общего, как и с любой другой страной мира – вроде нашей Москвы.

Кстати, общая панорама США с воздуха ни на что не похожа. В противоположность Европе, в среднем эта территория заселена негусто. И потрясающим контрастом на фоне относительно

неплотной застройки кажется невероятно громадное количество отличных дорог и разнокалиберных взлётно-посадочных полос. Глядя сверху на эту картину, мы шутили: даже при очень серьёзных отказах, если только сохраняется управляемость самолётом, здесь не стоит торопиться прыгать – планируй себе, сколько хватит высоты, в выбранном направлении, и в нужный момент под носом всегда увидишь пару-тройку подходящих для вынужденной посадки аэродромов.

Но больше всего меня удивили отнюдь не достижения США в любой экономической или производственной области, как следовало бы того ожидать... Я был поражён тем, что в большинстве человеческих черт, американцы оказались довольно чувственными и даже сентиментальными людьми, к тому же внешне – по нашим меркам – невероятно дружелюбными. Любой наш отлёт с места прошедшего шоу сопровождался искренним огорчением множества людей, зачастую со слезами на глазах. Некоторые из них затем за свой счёт преодолевали сотни или тысячи миль до мест наших следующих показов, чтобы только ещё немного побыть вместе с этими «крэйзи рашнз».

От показа к показу постоянно росла техника пилотирования и сложность пилотажных комплексов, познание географии и языка, людских характеров и правил. В какой-то момент я обострённо стал понимать, что в совершенно новом измерении познаю себя, учусь контролировать и прогнозировать своё восприятие, объём внимания, реакцию – в самой разной обстановке: от роскоши приёмов и отелей, до запредельной перегрузки в кабине истребителя. Сливаясь с машиной в единый организм, изнуряемый то техасской жарой, то пенсильванской сырой облачностью, цепляющейся нижним краем за окружающие аэродром пригорки, я становлюсь другим...

И как-то раз, загорая перед вылетом на самолётных чехлах под бархатным осенним калифорнийским солнышком и проигрывая мысленно во всех нюансах предстоящий полёт, я осязаемо ощутил своё прикосновение к величайшему таинству истинного профессионализма, как самой сложной функции человеческого разума. Наверное, в такие вот моменты моё состояние соответствует наречённому судьбой ощущению счастья.

Это совершенно невероятное чувство, когда у тебя при внешнем полном спокойствии, расслабленности, а чаще даже неподвижности, разом, по твоей команде, возникает внутреннее напряжение, учащается пульс – и ты уже не здесь, ты в воздухе. Каждый из твоих внутренних сверхточных «датчиков» включился в работу и, исправно реагируя на воображаемые повороты горизонта и земной поверхности, посылает сигналы: глазам – на

что посмотреть в данную секунду, мускулам рук и ног – какие сделать точные движения органами управления. И весь твой организм, сливаясь с рулями, с двигателями, с несущими поверхностями самолёта, ощущает обратную реакцию на каждое твоё движение: ты, словно физически, ощущаешь давящую перегрузку и противостоишь ей, твоё зрение исправно отмечает перемены света и тени, вращение неба и бег земных ориентиров. Ты – частица этого сложного движения, и оно подвластно твоей воле и разуму...

Затем – пауза расслабления и отвлечения. И, наконец, сам полёт – как завершающая точка этой «медитации». Он венчает все переходы твоих состояний своей конкретностью и итоговым реальным смыслом (без этого нельзя!) полученного практического результата.

Сложноватый, конечно, механизм ощущения собственной полноценности. Но при его упрощении, наверное, и результат будет ниже, и эти чувства утеряют полноту...

Рассказывая об интересных встречах в Америке, нельзя не упомянуть о многочисленных встречах с русскими эмигрантами.

Как правило, они сами находили нас в разных, порой самых неожиданных местах. Таких контактов было много. Большинство из этих людей – и тех, кто приехал давно, до нескольких десятков лет назад, а теперь едва говорящих на ломаном русском, и «новое пополнение», зачастую не владеющее как следует разговорной английской речью – испытывало ностальгические чувства. Несмотря на большой разброс в проявлениях их чувств: от холодной надменности и до искренней доброжелательности, вплоть до сентиментальной слезливости, нетрудно было увидеть во всём их поведении общие черты.

Во-первых, наши люди – особенно недавние эмигранты – при каждом удобном поводе в разговоре подчёркивали, как неплохо теперь обустроена их жизнь. И это – несмотря даже на то, что, при и без того очевидно несоизмеримой разнице между показателями уровня жизни в США и России, почти никто из наших ребят вопросов на эту тему не задавал.

А во-вторых, и это главное – после всех таких встреч, коротких ли или сравнительно долгих, когда наставало время прощанья, я почему-то в большинстве случаев чувствовал сожаление – расставаться не хотелось (как правило, это было взаимно) и... несмотря на такую большую разницу в уровне жизни, – жалость (!), желание чем-то помочь остающимся русским американцам, с которыми мы прощались навсегда.

Мне трудно объяснить происхождение этих чувств. Возможно, они сродни ощущениям игрока, который ведёт очень тяжёлую, но

главную в его жизни игру, в противоположность другому игроку за соседним столом, срывающим неплохие куши в любых иных партиях... Но кроме этой, самой главной партии – её он уже сдал. И название всей этой игры – судьба...

Самая же экстраординарная моя встреча произошла в Калифорнии!

Супераэрошоу в местечке Салинас, недалеко от Сан-Франциско, было нашим самым последним перед отлётом домой. Мной овладевал сложный «коктейль» эмоций: ощущение великого авиационного праздника и, в то же время, чувство невероятной усталости от нескончаемой шумихи вокруг. Особенно досаждал преследовавший ажиотаж зрителей, рвущихся за автографами – где только не просили расписываться: на журналах, плакатах, майках, долларовых купюрах... А ещё было жаль улетать из такой необычной, богатой страны, и в то же время обострённо чувствовалась тоска по дому.

И вот однажды, когда я продирался сквозь иноязычную пёструю толпу в павильон еды на ланч, кто-то меня вдруг окликнул:

– Шурик, привет! Не узнаёшь?

В последующие несколько мгновений я был дважды шокирован. Во-первых, потому что я никак не мог взять в толк: кто этот стоящий передо мной здоровый симпатичный блондин, одетый в синий лётный комбинезон с множеством ярких нашивок на нём. А во-вторых, почему из американской толпы несётся ко мне то обращение, которое использовали лишь очень немногие из моих близких друзей.

И вдруг – о, Боже!...

... В ту зиму 1986/87 года у меня было наисчастливейшее время – огромной компанией мы вырвались на горнолыжные каникулы в Кавказские горы, собрались лётчики-испытатели всех поколений: от нас троих с Сергеем Мельниковым и Маратом Алыковым – самых молодых, до уважаемых ветеранов.

Как-то раз, в один из чудесных солнечных дней, съезжая с горы Чегет, я был остановлен одним из наших ветеранов, заместителем начальника Школы лётчиков-испытателей Александром Андреевичем Муравьёвым. Указывая лыжной палкой вверх по склону, он проговорил:

– Видишь вверху трёх парней? Это – строевые лётчики с МиГов-двадцать девятых, хотят поступать в нашу Школу. Раз ты у нас самый «свежий» слушатель, я им посоветовал по всем вопросам обращаться за консультацией к тебе: через какие нужно пройти формальности и как правильно готовиться к экзаменам. Кстати, они все армавирские выпускники и, кажется, тебя знают.

Помоги им в любом случае, они сейчас служат в Закавказье, где прошла и моя служба.

Он понёсся дальше вниз, а мы с этими ребятами повстречались на склоне. Действительно, они меня неплохо знали. Ещё будучи курсантом, я стал инструктором-парашютистом и постоянно участвовал во всех парашютных прыжковых днях, помогая остальным укладывать парашюты, надевать и подгонять их – это было вроде моей отработки за возможность прыгать самому. Таким образом приходилось работать с большой частью курсантов младших курсов. Вот многие из них меня и запомнили, хотя я их всех, конечно же, упомнить не мог.

Всё остававшееся после нашей встречи в горах время мы провели вместе. Это было неслабое времечко!

Объективно, все они имели отличные шансы на поступление в Школу лётчиков-испытателей, уровень лётной подготовки у них был значительно выше, чем у среднестатистического лётчика ВВС: первый класс, наиболее современный тип самолёта, и всё это – при возрасте (что тоже было весьма немаловажно) лишь двадцать семь лет!

Субъективно, один из них – наиболее симпатичный, высокий светловолосый парень имел наилучшие шансы из-за явно выраженного упорства и даже, вероятно, целеустремлённости. После того чудного отдыха в горах он приезжал к нам в гости, в тогда ещё не очень открытый город Жуковский, и даже пожил недельку в «общаге» Школы лётчиков-испытателей. Там мы его детально консультировали, помогали подготовиться к поступлению. Но на следующий 1988 год набора не было, и ему приходилось рассчитывать лишь на будущий год.

Его звали Александр Зуев...

А ровно год спустя я был потрясён вестью: на турецкий аэродром Трабзон со стоянки дежурного звена на авиабазе ВВС близ грузинского города Миха-Цхакая был угнан истребитель МиГ-29 с полным боекомплектом. И ещё через пару дней по телевизору объявили: угонщик по фамилии Зуев – бывший лётчик этого полка, он ранен и находится под защитой международного Красного Креста. Вскоре ему было предоставлено политическое убежище в США.

Естественно, тогда я задрожал при мысли о возможных последствиях для себя. Не ожидая вызова, я «явился с повинной»... Но работники КГБ, к счастью, оказались не столь глупы, чтобы, услышав обо всём, взяться за меня. И когда я, много позже описываемых здесь событий, прочёл изданную в 1992 году в США его автобиографическую книгу «FULCRUM» (это слово

имеет двойное значение: в буквальном переводе с английского оно означает «точка отсчёта», и им же в НАТО принято жаргонно называть наш истребитель МиГ-29), то был «тронут» её предисловием. В частности, там говорится, что он умышленно изменил в тексте имена некоторых своих знакомых, не желая нанести ущерба их карьере… Мне эта мера его предосторожности (ну, спасибо за заботу…) тогда уже показалась излишней.

… Там, в Калифорнии, передо мной стоял он!

На секунду я потерял дар речи… Потом выдавил вопрос:

– Зуич?… А ты… вроде размордел?

– Да-а.., – начал он отвечать с напускным акцентом (и вторично меня удивила его, уже совсем отличная от той, что была перед тем, манера говорить), – что-то в последнее время содержание холестерина в крови стало выше нормы. Но я скоро его снижу.

– ?!…

Мы пошли вместе на ланч. Я всё время чувствовал напряжение, ощущая среди мельтешивших вокруг людей и наших, и их работников соответствующих служб (я был убеждён в их присутствии). По дороге мы непрерывно болтали о каких-то не откладывающихся в голове пустяках. Он всё время хвалился, какая с ним идёт симпатичная подружка: она живёт тут недалеко, в Сиэтле, штат Вашингтон, и он из Иллинойса к ней часто прилетает – вот и сюда они приехали вместе…

Я чувствовал себя в совершенно дурацком положении: меня и тяготил весь этот антураж, и одновременно мучило желание узнать хоть что-то, что помогло бы в моём представлении навести мосточек понимания через пропасть, отделявшую того Саню Зуева от нынешнего – но я даже примерно не мог представить: каким образом сформулировать такой вопрос? В конце концов, от перенапряга я «ляпнул», кажется, самый идиотский из всех возможных вариантов. Оборвав на полуслове их весёленькое американское щебетание, глядя твёрдо в глаза, я выпалил по-нашенски – прямо в лоб единственный вопрос:

– Ну ладно, Зуич, объясни хоть, зачем ты в бойца-часового стрелял?

Выражение его лица резко изменилось. Он тут же попытался натянуть стандартную американскую маску-улыбку, но его губы исказил неестественный зигзаг, в котором угадывалось страдание. А зрачки стали неподвижными, размером с игольное ушко:

– Да ты понимаешь… он не хотел сдаваться!

Я окончательно почувствовал себя не в своей тарелке. Стало обострённо взаимопонятно, что нам больше не о чем говорить.

Мы коротко распрощались. Будучи всё ещё под прессом боязни возможных неприятностей, я поспешил к своему начальству доложить об этой неожиданной встрече…

Дорога назад из Америки также оказалась нелёгкой.

На протяжении всего немалого пути мы постоянно спешили, хотя и не представляли отчётливо, ради чего стоит так торопиться? Летели день, ночь, день, ночь, с минимальным временем на отдых – как нам намекали, чтобы вовремя пересечь уже южную границу нашей страны для участия (по не очень точным слухам) в международном авиасалоне в Объединённых Арабских Эмиратах.

Наткнувшись на гигантскую область непогоды над запланированными под перегон аэродромами Новый Уренгой и Надым, мы из Тикси, где был мороз под минус тридцать и дул ветер со скоростью больше десяти метров в секунду, «рванули» по Заполярью ещё более северным путём: Хатанга, Амдерма…

Опять были посадки и взлёты при труднопредставимом ухудшении метеоусловий, многочасовые перелёты строем: и днём, и в глубокие ночные часы. На каждом аэродроме промежуточной посадки мы чувствовали сдержанно-молчаливое восхищение лётной братии: на крайнем Севере служат только опытные лётчики, далеко не новички в деле летания, но и по их профессиональным меркам такие перелёты, длительные пробивания бесконечной облачности в сомкнутом строю, взлёты и посадки ниже всех привычных минимумов погоды – днём в слепящую пургу и тёмной ночью – были далеко не ординарны.

А по прибытии на свой базовый аэродром, уже ночью, в пятницу, мы услышали команду:

– Завтра утром отлёт в Ашхабад. В понедельник, в десять ноль-ноль – пересечение границы, перелёт в Дубаи.

– Значит, есть один резервный день. Ну хоть его-то можно дома провести?

Один день отдыха нам дали…

В воскресенье, 27 октября 1991 года, мы вылетели на Ашхабад, куда прибыли из-за небольшой технической задержки в ночное время. И уже на следующий день, перелетев на южный берег Персидского залива, мы, не «отойдя» ещё от заполярной стужи, изнывали теперь от влажного воздуха, нагретого щедрым арабским солнцем далеко за тридцать градусов жары.

Международный салон аэрокосмической и оборонной промышленности «Дубай-91» разительно отличался от пройденных нами североамериканских авиашоу. С первых же увиденных тренировочных полётов нового французского многоцелевого истребителя «Мираж-2000-5» и итало-

аргентинского штурмовика «АМХ» стало ясно, что эти новейшие машины пилотируют умелые руки опытных лётчиков-испытателей. Были развёрнуты обширные экспозиции десятков фирм со всего мира, но это мало походило на просто красочную выставку. Праздных посетителей и зрителей практически не было, в основном только профессионалы: продавцы, покупатели вооружений и соответствующие эксперты.

Было удивительно смотреть на бесконечные стройные ряды красочно оформленных средств уничтожения жизни – от всех калибров боеприпасов и стрелкового оружия, до новейших образцов оптико-электронного прицельного оборудования, радарных и ракетных установок.

Но самое интересное, конечно, творилось на лётном поле. Каждый день – жара за тридцать. Каждый день – полёты!

Мы вместе с лётчиками суховской фирмы поработали неплохо, за нами так и остались никем, кроме МиГ-29 и СУ-27, не выполненные «колокол» и «кобра». Пожалуй, самым серьёзным конкурентом была последняя модификация американского истребителя F-16C. Пилотировали его наши давние хорошие знакомые, лётчики-испытатели американской фирмы «Дженерал Дайнемикс» Стив Бартер и Блэнд Смит. С этими парнями мы часто встречались в разных уголках мира – и до того авиасалона, и впоследствии – и, несмотря на всегда присутствовавший дух соревновательности, везде искренне радовались встрече и хранили тёплые дружеские отношения. Дух лётного профессионализма не признаёт границ!

А по окончании официальной части выставки мы, по особому приглашению высшего военного командования Объединённых Арабских Эмиратов, перелетели на одну из авиабаз их военно-воздушных сил. Там были уже совсем не показные полёты: мы летали совместно с арабскими лётчиками – они на наших машинах, мы на их – на определение лётно-технических и маневренных характеристик самолётов, отработку элементов боевого маневрирования. Для всех участников это был грандиозный опыт. Мне посчастливилось расширить свой профессиональный кругозор, полетав на пилотаж и отработав все боевые режимы на «Мираже-2000».

Страна же произвела очень противоречивое впечатление. С одной стороны, сильными исламскими религиозными традициями. С другой стороны, своим невероятным богатством и потрясающе высоким уровнем жизни своих граждан, ярко выраженными, постоянно возрастающими темпами современного строительства и общего прогресса во многих отраслях – от развития крупных городов и до вооружения армии. Хотя явная

нехватка своих высококвалифицированных специалистов практически во всех областях компенсируется лишь большим числом работающих по контрактам – как правило, весьма высокооплачиваемым – европейцев и американцев.

После окончания работы в Эмиратах нам вдруг поставили задачу: залететь всей смешанной группой самолётов «СУ» и «МиГ» ещё и в Иран, чтобы принять участие в каком-то их военно-авиационном празднике.

Опять перелетаем залив, называемый в странах на юге от него «Арабским», а на севере – «Персидским». Внизу – бесконечные малонаселённые пространства горных цепей, отрогов, выжженных солнцем долин. Изредка попадаются дороги и почти лишённые растительности небольшие населённые пункты. И даже считанные крупные города: Шираз, Исфахан – настолько малоконтрастны на общем фоне, что при взгляде с высоты кажутся вросшими в иссушенную землю, словно только что раскопанными археологами.

После посадки в Тегеране первое, что бросилось в глаза – общее впечатление разрухи. Огромный аэродром окружён гигантскими недостроенными сооружениями, и сразу заметно: эти стройки, по большей части, заброшены. Везде – в том числе, как мы убедились впоследствии, по всему городу, то тут, то там – давно уже вырытые, но почему-то не закопанные канавы, кучи строительного мусора. Вроде как даже «повеяло» чем-то родным.

Но после первых контактов со встретившими нас людьми «родные» впечатления испарились, как дым. Все лица окружающих мужчин – одинаково заросшие щетиной, их мимические выражения – либо неприступно угрюмые, либо отталкивающе притворно улыбающиеся.

Дав немного чего-то поесть, на ломаном русском языке нам предложили пройти в поданные автобусы и куда-то проехать. Любые вопросы и возражения не принимались, оставаясь безответными. Словно скот, нас загнали в какой-то ангар и без всяких объяснений держали там под оцеплением: час, два, три... Наружу выходить нельзя. Попытки выяснить, что происходит – совершенно бесполезны: только что говорившие с тобой на ломаном русском или английском языке люди, вдруг начисто перестают нас понимать.

Понимают только вопрос: можно ли в туалет? До двери соответствующего помещения провожает небритый здоровяк и, оставаясь снаружи, ждёт, когда ты выйдешь, чтобы снова проводить в тот же ангар. Так, без каких-либо объяснений, мы промучились до глубокой ночи. В конце концов, уже ночью, пропетляв на автобусах по тесным пустынным закоулкам ещё

часа два, нас привезли в какой-то отель. (В последующие дни выяснилось, что до той гостиницы от аэродрома – всего с полчаса езды напрямик по шоссе.)

Так состоялось наше первое знакомство с уникальной, в своём роде, не имевшей на тот момент в мире аналогов, общественно-экономической формацией под общим названием «Исламская республика». Огромное количество непонятных нам правил и условностей, везде громадная сеть «секьюрити» – различных спецслужб, с подозрением следящих за всем вокруг и друг за другом. Не берусь судить об исторических факторах, предопределивших причины возникновения таких социальных механизмов и будущих исторических последствиях. Это сделают специалисты: историки, социологи и главный из них – Время. Стоит, пожалуй, лишь упомянуть, что по официальным данным Организации Объединённых Наций, Иран по состоянию на тот момент являлся уникальной страной по степени игнорирования каких бы то ни было международных соглашений о соблюдении прав человека.

На следующее утро в шесть часов нас, с трудом продирающих глаза, как в тюрьме, выгнали в холл гостиницы. Тех, кто отказывался вставать, поднимали насильно, открывая двери в номера запасными ключами. И опять до вечера – тот же ангар, оцепление вокруг, запрет выходить наружу, тщетные попытки выяснить: что же происходит? Уж не заложники ли мы в связи с двухдневной давности заявлением аятоллы Хоменеи о необходимости вынесения смертного приговора участникам недавно закончившейся Мадридской конференции по Ближнему Востоку – Президентам СССР и США Горбачёву и Бушу в связи с тем, что они пошли на компромиссы с Израилем?

... Но всё оказалось проще. Несмотря на изначально исходившее от иранской стороны приглашение, в этой путанице официальных органов нам своевременно не оформили их въездные визы. И пока власти решали, что дальше делать, с нами обращались именно так, как по местным меркам это считалось общепринятым.

Конечно, ни о каких демонстрационных полётах в той ситуации уже не могло быть и речи...

И с какой же радостью, перелетев через несколько дней в Ашхабад, мы почувствовали очищающее дыхание родного ветра! Хотя это ещё и не Россия, но всё же не покидает тёплое чувство: мы дома! Наружу рвутся слова популярной песни Юрия Шевчука:

Эх, Родина! Еду я на Родину!
Пусть кричат: «Уродина» -
А она нам нравится,

Спящая красавица...

Потом, вспоминая пережитое, мы смеялись-шутили: перед возвращением русских из загранкомандировки, проведённой в любой богатой цивилизованной стране, им нужно обязательно дать «отстояться» в подобной обстановочке... И насколько же искренней будет тогда радость возвращающихся!

Вот таким путём я пришёл к пониманию, что тривиальное понятие «Родина» начисто перестало быть для меня абстрактно измышлённым, а стало конкретным, постоянно осязаемым чувством.

Я увидел множество неоспоримых доказательств постулата о том, что наиболее плодотворно в любой области человек может раскрыть свои способности, только живя на исторической земле своих предков, где всё – от витающей мудрости духа предшествующих поколений, до специфических микроэлементов, содержащихся в воде, почве и всей окружающей природе – вливает в тебя жизненные силы, увеличивает твой духовный потенциал!...

(С той лишь оговоркой, что такое твоё существование кто-то искусственно не сделает почему-либо невыносимым...)

август – ноябрь 1991 г.

СТРАНИЦЫ ДНЕВНИКА

Юрий ГАРНАЕВ:

6 марта 1966 г. *Воскресенье. Сегодня начало нашего путешествия. Правда, единственное, что удалось сделать, – это перелететь в Шереметьево. Погода не соответствует условиям перелёта по маршруту.*

7 марта. *Ровно в назначенное время (10.00) вылетели из Шереметьева и взяли курс на Витебск. Погода неважная. Идёт снег, видимость в снежных зарядах меньше одного километра. Но материальная часть работает нормально. Идём парой. Мы впереди на МИ-6, Земсков сзади на МИ-10. Ветер встречный, и поэтому в Витебск пришли только через три часа. Из гостиницы позвонил в Боровуху, и приехал Виктор Квятковский. Не виделись с ним двадцать лет. Расстались в 12 часов ночи. Позвонил Шуре в Москву.*

8 марта*. Сегодня – день 8 Марта. Но наши женщины в Москве, поздравлять некого. Погода отвратительная. Вылета на Вильнюс не дают. Целый день проболтались без дела. Позвонил домой. Надеемся утром улететь, хотя шансов мало. Очень плохая погода.*

9 марта. *Погода по-прежнему плохая, но надеемся улететь. В 11.00 всё-таки пробили разрешение и вылетели в Вильнюс. Через два часа пришли. Погода в Варшаве хорошая, поэтому, быстро оформив таможенные и пограничные документы, вылетели в Варшаву. Дошли хорошо. Поместили нас ночевать за городом в шикарном особняке – бывшем имении пана Потоцкого.*

10 марта. *Пожалуй, самый тяжёлый день. Утром в 9.00 вылетели из Варшавы. В районе Познани облачность до земли. Пришлось лететь в облаках почти до Берлина, растянувшись по времени. Около Берлина вышли из облачности и парой пришли в Шенефельд. Через три часа вылетели в Копенгаген. Идёт сильный дождь. Видимость плохая. Над морем шли на высоте 10-15 метров в сплошном дожде. На аэродром Каструп (Копенгаген) пришли в дожде. Как хорошо после этих мытарств отдыхать в уютном отеле!*

11 марта. *Утро встретило чудесной погодой. Но ветер сильный. Вылетели в Билгунд, пересекли Данию и, пополнив горючим баки, пошли через Северное море в Голландию. Погода хорошая. Благополучно пересекли Северное море, и вот берега Голландии – сказочной страны. Получили команду лететь в Роттердам. Проходим Амстердам, и через 30 минут приземлились на аэродроме Роттердам, где нас встречают голландцы и Андреев Владимир Павлович (Авиаэкспорт). Внимание к нам огромное. Пообедав, поехали в отель «Атлант», где будем жить.*

12 марта. *Наутро должна была начаться демонстрация. Голландцы привезли груз весом 27 тонн. Конечно, поднять мы его не можем. Тогда привезли груз весом в одну тонну. Мы его не стали поднимать, слишком маленький. Дует сильный ветер. Ограничились полётом над городом в течение 20 минут. Фотокорреспонденты берут интервью, делают снимки.*

13 марта. Воскресный день. Работы нет. Поехали на экскурсию в Амстердам. Город чудесный, чистенький, весь изрезан каналами – «северная Венеция». Посетили музей Рембрандта, много сделали снимков и поехали назад. По пути заехали в Гаагу. Узнали, что 10 марта в Амстердаме была свадьба Голландской принцессы Беатрисы (дочери королевы Юлианы) с немецким бароном из профашистов. К вечеру вернулись в Роттердам.

14 марта. *Тяжёлый, но весёлый день. С утра улетели в Амстердам. Целый день летали с какими-то коммерсантами. Приехал американский бульдозер «Каттерпиллер» весом 12 тонн. Его погрузили на платформу МИ-10. Все с интересом наблюдали, что будет. Борис Земсков его поднял свободно.*

Принесли газеты. В них ехидные статьи насчёт наших субботних неудач. Но успехи сегодняшних полётов затмили эту

клевету. Голландцы в восторге. Летали и голландки. Все, кто только помещался в вертолёте. Усталые, но довольные, вечером вернулись в Роттердам. С нами приехал лётчик-голландец, которого мы захватили вместе с его автомобилем «Ситроен», представители фирмы: в Роттердаме мистер Грин и в Амстердаме мистер Симонс (шеф-пилот).

***15 марта**. С утра начали снова катать бизнесменов. Затем подняли груз на внешней подвеске – получилось очень эффектно. Земсков на МИ-10 снова возил бульдозер «Каттерпиллер». Потом снова до вечера летали мы. Полёты закончены. Все очень довольны. Вечером у нас в отеле «Атлант» были в гостях Симонс и Грин. Выпили за общее дело. «Шестёрку», кажется, продали, собираются покупать и МИ-10. Дела в Голландии сделаны. Завтра отдых, затем начнём готовить машину в Париж, а Земсков полетит в Москву.*

***16 марта.** Сегодня день отдыха. Походили по Роттердаму, посмотрели его достопримечательности. Город во многих местах раскопан – делают метро. Способ строительства – открытые карьеры. Походили по магазинам, ограничились сувенирами. Вечером по приглашению фирмы смотрели ночной Амстердам.*

***17 марта.** С утра осмотрели материальную часть, подготовились к перелёту в Париж. Визы во Францию ещё не готовы, поэтому мы бездельничаем. Купил кое-что по мелочи, написал домой. Завтра экипаж МИ-10 должен улетать в Москву. Поэтому нужно послать о себе весточку. Погода неважная. Дует холодный ветер, но в отеле тепло. Случайно увидел свадебный поезд, подъезжающий к кафедральному собору.*

***18 марта.** Сегодня хотели проводить Земскова, но погода очень плохая, идёт дождь, низкая облачность. Рисковать нельзя, поэтому вылет отложили до завтра. В Роттердаме делать больше нечего. Работа закончена, город осмотрен. Будем ждать завтрашнего дня для отлёта в Париж.*

***19 марта.** С утра погода сносная. И Земскову и нам дают «добро». Мы ждём паспорта, чтобы лететь в Париж. В 9.30 по местному времени МИ-10 поднялся в воздух и взял курс на Копенгаген. Счастливого пути, друзья! Скоро вы будете дома... А мы через час взлетаем и берём курс на Париж. Быстро пересекли Бельгию, и на исходе второго часа мы уже в Париже. Снова Ле-Бурже. Мы улетали отсюда в июне прошлого года. Снова мы в Париже.*

***20 марта.** Воскресенье. Нас хорошо встретили, за исключением представителя Аэрофлота. Он отказался нам помочь. Зачем таких посылают за границу? Сегодня воскресенье, день чудесный. Солнечная погода. Из окна моей комнаты в отеле*

видно Эйфелеву башню. Целый день мы бродим по Парижу. Знакомые места: Лувр, Елисейские поля, Нотр-Дам. Усталые, но довольные вернулись к вечеру в отель. Пора отдыхать. Завтра встреча с представителями фирмы.

21 марта. *Нас познакомили с представителями фирмы; господин Гобер хорошо изъясняется на русском, французском, немецком и английском языках, крупный капиталист. Господин Петель – француз. Узнаём, что после подготовки вертолёта полетим в Ниццу, на юг Франции, – центр курорта. Будем работать в Ницце и Марселе. Работа трудная. Все дни до отлёта на юг будем готовиться к проведению испытаний. Вечером господин Гобер провёз нас по Парижу, затем поужинали в ресторане «Каменка» (русский ресторан). Хорошая русская кухня. Ресторан принадлежит жене Гобера.*

22 марта. *Ведём подготовку. Узнаём, что, несмотря на благожелательное отношение к нам правительства Франции во главе с де Голлем, многие влиятельные лица против нашего прилёта. Идёт борьба. Но побеждают пока наши сторонники, так как всё-таки нам разрешили перелёт на юг. Целый день прошёл в подготовке машины. Примеряли бак, подгоняли кронштейны, приспосабливали машину к предстоящей работе.*

23 марта. *Сегодня из Москвы прилетел Володя Богданов. Он возглавит нашу группу. Толковый парень. Шли переговоры с Гобером и Петелем. Вроде всё согласовали. Теперь дело только в подготовке. Сегодня остался небритым. Рабочие электростанции бастуют, и Париж остался без электричества. За хлебом сразу образовались очереди – берут про запас. Правда, забастовка продлится всего одни сутки, но и они ощутительны для Парижа. Завтра у лётного состава свободный день. Думаю побродить по Парижу, хотя страшно болят ноги.*

24 марта. *Весь день прошёл в совещаниях. Утрясали вопросы работы в Марселе и Ницце. Надо сказать, что задача поставлена очень сложная. Честь советского вертолёта и наша – советских лётчиков – будет решаться, как говорят, на поле сражения. Мы бы, конечно, не подвели. Главное – хватило бы силы у нашего гиганта решить такие непосильные задачи. Думаю, что и его могучие плечи не подведут. Ну, это только лирика – работа впереди.*

25 марта. *С утра вдруг выпал снег и похолодало. Дороги в Париже стали скользкими. Снег быстро растаял, но мы увидели много разбитых автомашин. Парижане ездят очень быстро и тесно. Не мудрено, что скользкая дорога увеличила количество разбитых машин. Приехал лётчик из Швейцарии. Нас уже ждут там. Но раньше 20 апреля мы, очевидно, не сумеем вырваться из*

Франции. Впереди работа в Ницце и Марселе.

26 марта. *Используя несколько свободных дней, продолжаем знакомиться с Парижем. Чем больше ходишь по городу, тем больше он нравится. Много старинных монументов. Хочется всё запечатлеть на плёнку. Посетили могилу Наполеона, расположенную в Доме инвалидов, и Лувр, прошли по улице Риволи, а затем к собору Парижской богоматери («Нотр-Дам»).*

27 марта. *Сегодня воскресный день. Поехали в Версаль. Прекрасный дворец из 2 тысяч комнат. Колоссальный ансамбль, вмещающий много произведений искусства. Экскурсией мы остались очень довольны.*

28 марта. *Компания, которая сотрудничает с нами в Париже, организовала сегодня нам посещение мюзик-холла «Фоли-Бержер». Представление очень яркое, богатые костюмы и декорации, разнообразная программа. Все остались довольны.*

29 марта. *Сегодня подготовка машины к демонстрационным полётам, которые должны состояться завтра в Париже на аэродроме в Ле-Бурже. Будет приглашено много знатных гостей, вплоть до министров Франции. После полётов посольство наше должно устроить приём. Итак, до завтра. Завтра первые испытания во Франции.*

30 марта. *Весь день были полёты. Возили пассажиров, грузы на внешней подвеске, автомашины. Полёты прошли блестяще. Все были поражены. Особенно, когда после посадки из вертолёта выехала огромная машина и трактор. Когда мы заходили на посадку с грузом на внешней подвеске, на автомагистрали остановилось всё движение – все смотрели на нас. После полётов был приём, а вечером я выступил в торгпредстве перед советской колонией во Франции.*

31 марта. *Полёты в Париже окончены. Готовим вертолёт, чтобы лететь на юг Франции в Ниццу через Лион и Марсель. С нами на борту полетят Кореньюн, лётчик французской фирмы «Сьюд-Авиасьон» и ряд французских специалистов. Вышли газеты с материалами о нашем полёте в Ле-Бурже. Пока всё идёт хорошо. После обеда, пользуясь свободным временем, посетили Музей восковых фигур, единственный в своём роде в Париже.*

1 апреля. *Начало второго весеннего месяца. В 11 часов по московскому времени вылетели из Парижа и взяли курс на юг. На борту у нас 20 человек, из них четыре француза, и легковой автомобиль Петеля. Погода чудесная. Пролетели Лион, город текстильщиков, и через три часа приземлились в Марселе. После Марселя взяли курс на Ниццу. Вот и Ницца – жемчужина Франции, расположенная на берегу Средиземного моря. Вечером был приём у мэра Ниццы.*

2 апреля. *Сегодня почти весь день ездили по горам и смотрели места установки мачт для электропередачи. Места в горах красивые, но страшные. Скалы, крутые обрывы, пропасти, ущелья. Работать будет очень трудно. Поселили нас рядом с Ниццей – в городе Канны. Отель фешенебельный. Называется «Мартинес». Расположен на набережной Средиземного моря. Красота невероятная. Кругом пальмы, тепло. Ходим в костюмах. Но купаться рано – вода в море ещё холодная.*

3 апреля. *Воскресный день, но мы с утра летали. Возили мэра города и многих других французов. Все остались очень довольны полётами. После был коктейль, а затем нас пригласило к себе Франко-Советское общество. Были в гостях у кинооператора Миркина Льва Семёновича, который участвовал в съёмках кинофильма «Нормандия-Неман». День провели очень хорошо. Вечером гуляли по городу Канны, где живём в отеле «Мартинес».*

4 апреля. *Сегодня день рождения моей жены. Корреспондент «Огонька» Генрих Гурков связался по телефону с Москвой и передал Шуре мои поздравления. В 11 часов прилетел вертолёт «Алуэт-2», и мы на нём полетели в Марсель по приглашению авиакомпании «Сьюд-Авиасьон». Неописуемые красоты увидели мы сверху! Посетив завод «Сьюд-Авиасьон», вечером возвратились домой. По дороге я пилотировал «Алуэт», у меня прибавился ещё один тип освоенной машины. Вертолёт мне очень понравился.*

5 апреля. *С утра готовили вертолёт к испытанию по программе пожарников. На вертолёте «Алуэт-3» прилетели французские лётчики из Марселя. Колошенко летал на вертолёте МИ-6 с лётчиком-испытателем фирмы «Сьюд-Авиасьон» Булле, а я летал на вертолёте «Алуэт-3» с лётчиком фирмы Кореньюном. Вертолёт «Алуэт-3» мне очень понравился. Это был мой 120-й тип воздушного аппарата. Вечером возвратились в город Канны, в свой отель, который расположен на берегу Средиземного моря.*

6 апреля. *Ровно в 8.30 взлетели с аэропорта Ниццы и взяли курс на Сант-Рафаэль. Летели вдоль берега мимо бесчисленных пляжей и отелей, расположившихся среди зелёных пальм. После прилёта в Рафаэль целый день работали по программе пожарников – выливали воду, спускали десантников. Все эксперименты прошли хорошо. Французы остались довольны. Завтра продолжим испытания. Должны тушить пожар с вертолёта.*

7 апреля*. Сегодня ровно месяц, как мы вылетели из Шереметьева. Утром, приехав в Рафаэль, я полетел на «Алуэт-2» выбирать площадку для высадки десантов в горах. Площадка была найдена. В 11.30 был приём у мэра города Рафаэля. Затем мы возили десантников и баки с водой в горы. Французам очень понравилась наша работа. Такого эффективного обеспечения они не*

видели никогда. Вечером были в гостях в Обществе франко-советской дружбы.

8 апреля. *С утра снова работали с десантниками. Высаживали сразу по 60 пожарных. После лёгкого обеда начали собираться снова в Ниццу. В 17.40 вылетели в Ниццу. Снова прошли по всему побережью. Приземлились в аэропорту и поехали в Канны, к себе в отель «Мартинес». Завтра работать не будем, так как у французов наступает пасха. Три дня будем праздновать.*

9 апреля. *Сегодня были приглашены в гости к президенту Общества франко-советской дружбы. Весь день шёл дождь, но мы благополучно добрались до Жана (так зовут президента). У него собралось много французов-коммунистов. Многие из них были в Советском Союзе. Один, в качестве корреспондента «Юманите», прожил в Москве год. Встреча прошла в тёплой, дружественной обстановке.*

10 апреля. *Сегодня второй день пасхи. Погода чудесная. И хотя вода в Средиземном море ещё холодная, на пляже много отдыхающих.*

Канны – центральный курорт юга Франции. После обеда поехали в Монако – отдельное маленькое княжество-государство на юге Франции. Посетили город Монте-Карло с известным казино, где проигрывают миллионы франков. Посмотрели, как играют в рулетку, и возвратились в Канны.

11 апреля. *Весь день была хорошая погода. Мы немного побродили по городу, побыли на пляже. Купаться не стали, так как вода пока ещё холодная, да к тому же и грязная. Что-то начал скучать по дому. Тем более мучает неизвестность. Как-то они там без меня? Вечером смотрели кино, американский кинобоевик, цветное. Очень красивые съёмки, особенно в воде, но бестолковый сюжет. Завтра начинаем снова работу.*

12 апреля. *Полётов сегодня не было. С утра съездили посмотрели пилоны. Завтра будем пытаться их поднять. Надо сказать, работа не из лёгких. От Гены Гуркова узнал, что Герман Макаров звонил мне домой и оттуда передали, что дома всё в порядке. Вторую половину дня ходил по набережной Средиземного моря и смотрел, как отдыхает буржуазия. Завтра предстоит тяжёлый день. Будем летать.*

13 апреля. *День оказался очень тяжёлым (недаром сегодня 13-е число). Утром в долине реки Вар, взлетев с аэродрома Ниццы, мы поднимали 20-метровый пилон. Он оказался очень тяжёлым, и сделать это было очень трудно. Мы его подняли на высоту 50 метров и перенесли на другое место вертикально. Как потом оказалось, он весил не пять тонн, как было заявлено первоначально, а восемь. Об этом сообщили вечерние французские*

газеты. Завтра будем повторять эксперимент.

14 апреля. *Сегодня снова экспериментировали с пилоном. Требование – установить его в точно назначенный квадрат – выполнить не удалось. Французские рабочие не в состоянии сдвинуть такую махину руками, а специального приспособления нет. Потребовали сделать временное приспособление – конус. Утром назначен генеральный смотр нашей работы. Компания «Сьюд-Электрон» устроила обед в честь нашей группы.*

15 апреля. *С шести часов утра мы были уже на аэродроме. Взлетели и пошли в горы, в долину реки Вар. Зацепили пилон и подняли его на высоту 400 метров. Зрелище потрясающее. Затем снизились, но поставить пилон на конус не удалось. В 11 часов повторили попытку в присутствии сотен капиталистов, приехавших из Парижа, Рима и других городов. Нечеловеческими усилиями экипажа удалось поставить пилон точно на место. Мы победили. Завтра последнее испытание во Франции – тушение пожара в горах….*

16 апреля. *Целый день была работа с пожарниками. Рано утром перелетели в горы вблизи Сан-Рафаэля и начали подготовку. К двум часам дня приехали зрители – крупное начальство. Пожарные зажгли лес, и мы начали отработку десанта. Зависли над пожаром и стали по канатам спускать людей. Спускались медленно – очень было страшно лезть в огонь в пропасть. Целый день проработали в горах. Итог не совсем хороший. Высадка десанта идёт медленно. Вечером улетели обратно в Ниццу.*

17 апреля. *Работа во Франции окончена. Итог будет известен в дальнейшем. А мы пока полетим в Швейцарию. Весь день готовили машину. Затем я написал письма домой. Богданов и Андрианов улетают 23 апреля в Москву и захватят письма. Собрал маленькую посылочку – подарок своей семье к Первому мая. Вечером попрощались с семьёй Гобера и Петеля и отправились отдыхать. Прощай, Средиземное море!*

18 апреля*. Рано утром взлетели и взяли курс на Берн. На борту у нас шеф-пилот фирмы Вальтер Демаюн и ещё два представителя. Погода чудесная. Идём на высоте 1500-2000 м, кончилось море, и начались горы. Через два часа полёта показалось Женевское озеро и на берегу – Женева. Через 30 минут после Женевы приземляемся в Берне. Нас встретил представитель Авиаэкспорта Ю.Петров. Он вручил мне записку от Олега Константинова с сообщением о семье. Какая радость! Дома всё в порядке.*

19 апреля*. Аэропорт Берна находится в долине, зажатой между гор. На нём базируется лётная школа. Целый день ребята*

летают на планерах и самолётах спортивного типа. Невольно вспоминается 1933 год, аэроклуб, где я когда-то учился... Наш прилёт всколыхнул весь Берн. Небольшой городишко – о нём швейцарцы в шутку говорят, что он в два раза меньше чикагского кладбища, но вчетверо скучнее. С утра уехали в горы, где мы должны работать. На воздушно-канатной дороге поднялись на 2600 м. Внизу было лето, а наверху бушевала метель. Зрелище грандиозное, но с непривычки страшное.

20 апреля. *Весь день демонстрировали на аэродроме возможности вертолёта. Народу понаехало ужасно много. Военные привезли пушки, снаряды; коммерсанты – трактор, большие цистерны, катушки кабеля. Всё это мы поднимали на внешней подвеске. Эффект поразительный. Но это не главное. От нас требуют провести подъём кабины подвесной канатной дороги на высоту 2670 метров и там установить. Работа для нас совершенно новая и непонятная. Но попробуем с ней справиться. Вечером съездили в город для ознакомления. Городишко маленький и, надо сказать, действительно скучный.*

21 апреля. *Живём в гостинице на втором этаже. Рядом стоит наш вертолёт. Из окна номера видно всё лётное поле, а дальше бесконечные горы: сначала зелёные, а выше – белые, покрытые снегом. Сегодня погода паршивая. Идёт дождь. В 11.00 проводили Генриха Гуркова. Он улетел в Париж, а оттуда в Москву. Послал с ним домой письма. Завтра, если будет погода, вылетим в горы. Познакомился с молодыми лётчиками – швейцарцами. Чудесные ребята, но мы друг друга еле понимаем по-английски.*

22 апреля. *Сегодня необыкновенный день! С утра прояснилась погода, и мы вылетели в горы. Опустились в ущелье глубиной больше километра. Оно узкое, и лопасти нашего вертолёта еле прошли между скал. Со дна ущелья мы должны взять кабину, на внешней подвеске поднять её на вершину горы высотой 2670 метров и там опустить на маленькую площадку (5 х 5 метров). На эту же гору идёт фуникулёр, а кабина нужна для дороги, которая пойдёт выше. Когда мы подлетели с кабиной к вершине горы, там было много народа. Все обалдели. Мы благополучно закончили работу. Ура! Первая победа в Швейцарии!!!*

23 апреля. *Рано утром взлетели с аэродрома Берна и взяли курс на северо-восток Швейцарии. Через полчаса под нами проплыл город Цюрих. Мы летели над высокими холмами, а справа тянулась высокая гряда заснеженных Альп, где вчера мы штурмом взяли одну из высот, за что получили особые знаки. Через 40 минут полёта мы приземлились в глубокой впадине вблизи местечка Швеллбрунн. Красота неимоверная. Деревенская Швейцария. Целый*

день таскали бетонные столбы электропередачи и устанавливали их в горах. К вечеру нас отвезли в отель. Из окна моего номера чудесный вид на горы Швейцарии. Местечко Швеллбрунн очень красивое, расположено в горах на высоте 1000 метров над уровнем моря.

24 апреля. *Сегодня воскресный день. Работать нам полиция не разрешила, так как в Швеллбрунне проводятся выборы мэра и старшего полицейского. Десять тысяч жителей (исключая женщин, которые здесь не голосуют) будут открытым голосованием на площади выбирать свои власти.*

После завтрака поехали в горы, чтобы осмотреть места, где завтра нужно устанавливать пилоны. Работа очень опасная, всё время на вершинах гор или в ущельях. Это места, где швейцарцам трудно сделать установку пилонов без нашего вертолёта. Нагрузка большая, так как пилоны очень тяжёлые, а управление вертолётом слишком трудное – нет стабилизации на висении и тяжелы загрузочные пружины.

25 апреля. *Город Нарезау, местечко Швеллбрунн. С утра идёт дождь, но мы всё равно поднялись в 6 часов и в 7 уже вылетели для разведки погоды. Горы затянуты почти сплошной облачностью, но кое-где в долинах пролететь можно. Начали снова возить пилоны и устанавливать их. В 10 часов утра в Швеллбрунн съехались все капиталисты-электрики Швейцарии посмотреть нашу работу. Работа чистая, но достаётся она нам нечеловеческим напряжением. К вечеру мы привезли и установили 19 пилонов. Эта работа без вертолёта потребовала бы не меньше месяца времени. К вечеру погода совсем испортилась, и полёты мы прекратили.*

26 апреля. *Всё вокруг затянуто сплошным туманом. Собственно говоря, это не туман, а облака, ведь мы находимся на высоте 1000 метров. Приехали к вертолёту. Он стоит на шпалах в мокрой от дождя лощине и ждёт, что же из него будут выжимать дальше. А выжимать надо. Последние пилоны весят 8,5 тонны. Начинаем их поднимать. Машина напряжена до предела, нервы напряжены до предела. Всё же работу заканчиваем всю. Уже видим, как на поставленные нами пилоны монтируют изоляторы. Линия электропередачи скоро будет готова. К вечеру мы вернулись в Берн.*

27 апреля. *Тяжёлый начался сегодня день. Нужно ставить огромный купол на высокую башню. Колошенко очень устал. Я понимаю его. Нервы измотаны предыдущей работой. Пытаюсь его успокоить. Конечно, выполнять все эти работы на вертолёте с таким тяжёлым управлением и без автостабилизации – это инквизиция. В 10.00 взлетели, слетали за куполом и поставили его на башню. Работа в Швейцарии закончена полностью. Завтра*

утром улетаем в Вену.

28 апреля. *Погода утром нас не обрадовала. Было пасмурно, в горах шёл дождь, но надо было лететь. Вена ждала. Тепло попрощавшись с жителями Берна, мы в 10.00 взлетели и взяли курс на Вену.*

Сначала шли долинами и ущельями, потом погода настолько испортилась, что пришлось набирать высоту 4000 метров, чтобы не зацепить за горы, которые достигали высоты 3200 метров. Шли в облаках. Вертолёт стал обледеневать. Пройдя по расчёту горы, начали снижаться и, наконец, вырвались из плена обледенения и облачности и вышли в солнечную долину Дуная. Через час приземлились в Вене. Здравствуй, Вена!

29 апреля. *В аэропорту Вены сегодня собралось много народа. Мы снова демонстрировали полёт нашего гиганта. Всех поразил подъём восьмитонной автомашины на внешней подвеске. Но для нас это был пустяк после полётов в горах Швейцарии. Вечером, после полётов, был приём в Советском торгпредстве. Встретился с Иоганном Карловичем Добиасом. Интересная личность. Жил в Советском Союзе, дрался в Испании, женат на русской, тёща живёт в Москве.*

30 апреля. *Сегодня целый день ездили с Добиасом по Австрии на его шикарной машине «Линкольн-континенталь». Побывали у памятника русским воинам, погибшим в 1891 году. Там висят барельефы Суворова и Сталина. Проехали в общей сложности 400 км, из них по берегу Дуная около 120 км. Какая красивая природа в Австрии! Особенно сейчас, весной. Добиас много рассказывал о себе интересного. Как он воевал в Испании вместе с Анатолием Серовым и другими советскими лётчиками. Поздно вечером возвратились в Вену.*

1 мая. *Сегодня праздник – День международной солидарности. На улицах Вены демонстрации. Колонны тянутся со всех районов к центру. Гремят оркестры, красиво наряженные в национальные костюмы идут демонстранты. После демонстрации мы погуляли в Штеттин-парке, сфотографировались у памятника Штраусу – чудесная скульптура. Вечером были на торжественном ужине в торгпредстве, который прошёл очень оживлённо. Было около восьмидесяти работников советского посольства и торгпредства.*

2 мая. *Господин Гро – хозяин фирмы, пригласившей вертолёт в Вену. Сегодня Вена уже не празднует, рабочий день, и мы отправляемся по магазинам. Но купить ничего не удаётся. Всё-таки всё очень дорого. Но не в этом дело. В основном побродили по городу. Вена очень красива, «маленький Париж», как её любовно именуют австрийцы. И они правы. Вечером были приглашены устроителями демонстрации вертолёта в Вене на торжественный*

ужин. Время прошло очень весело. Всё время звучала музыка Штрауса.

3 мая. *Последний день пребывания в Вене. Завтра улетаем в Белград. С утра был осмотр вертолёта. Были обнаружены металлические блёстки в фильтрах первого двигателя. Сигнал тревожный. Приняли решение лететь только до Будапешта и уже там решать, лететь ли в Югославию или домой, в Москву. Вертолёт поработал на славу, сделана очень большая работа, и хочется добрую машину довести до дома исправной. Утром покидаем Австрию и летим в Венгрию.*

4 мая. *С утра выполнили контрольный полёт. Всё вроде хорошо. Фильтры чистые. В 12.30 взлетели и взяли курс на Будапешт. Погода хорошая, и время летит незаметно. Через полчаса пересечём границу Австрии. Мы над территорией Венгрии – восьмого государства за время нашего полёта. Слева видна Чехословакия. До чего же малы эти земли по сравнению с Советским Союзом! Через полтора часа приземлились в Будапеште.*

5 мая. *Осмотр фильтров не порадовал. Всё-таки блёстки есть. Надо лететь домой. Взлетаем и берём курс на Львов. Через 40 минут полёта слева – пограничный город Чоп. Здравствуй, Родина!*

Переваливаем Карпаты и приземляемся во Львове. Мы на родной земле. Закончив таможенный и пограничный ритуал, через четыре часа вылетаем в Киев. Вот и столица Украины. Здесь ночёвка перед последним броском до Москвы.

6 мая. *Утром встали рано. Все волнуются. Погода хорошая, но Москва не принимает – сильный ветер. В 10.00 получаем «добро». Ветер попутный, и нас быстро несёт домой. Через три с половиной часа пошли подмосковные леса. Вот и аэродром. Время 14.15. Снижаемся по спирали, видим толпу, там наши родные и друзья. Ровно два месяца назад мы покинули их, и вот мы снова дома.*

Плавно приземляемся и заруливаем на стоянку. Нас встречают Михаил Леонтьевич Миль, жёны, дети, друзья. Как хорошо среди своих! Возникает митинг, щёлкают фотоаппараты, объятия, рукопожатия, поцелуи... Меня встретили жена, два сына и дочь. Перелёт вокруг Европы закончен. Пройдено 11 тысяч километров, выполнена очень трудная работа. Советская техника выдержала новое испытание. Люди выполнили задание. Теперь за новые дела!

1966 г.

1993 (ВЕСЁЛЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ ДВУХ ПРИЯТЕЛЕЙ)

Александр ГАРНАЕВ:

Нынешняя моя судьба, прежде всего с точки зрения лётчика-испытателя – профессии, которая, как сейчас кажется, была предрешена мне ещё до рождения – очень не похожа на жизненные пути моих коллег в недавнем прошлом. Как и большинство современных российских специалистов, имеющих довольно высокую квалификацию в наукоёмких областях профессиональной деятельности, сегодняшнее поколение лётчиков-испытателей занято в основном не профессиональным совершенствованием, а борьбой за выживание в своём деле.

Но всё же любой ход событий всегда в какой-то мере обоюдосторонен. Так и в нашем труде: наряду с мрачным спадом вдруг забрезжили новые, в прошлом совсем не типичные для лётчиков-испытателей перспективы. Одна из них – тривиальнейшая и нужнейшая для всех людей во всех странах миссия: авиационные транспортные перевозки. Право, большинству из моих коллег есть что показать в этой бурно распространяющейся и пользующейся спросом, в особенности среди вновь образующихся частных компаний, деятельности: суровый многолетний профессиональный отбор приучил нас к постоянной, неизменно высокой требовательности к себе, а многопрофильная специфика лётной работы научила и холодной, но быстрой реакции на любые критические ситуации, и освоению всего самого передового в оборудовании современных самолётов и средствах навигации. Да и с английским языком – тоже вроде неплохо...

Большинство из нынешних моих коллег не реагирует на провокационные подначки типа: «испытатели-извозчики». Ведь любое дело, если оно объективно нужно людям, имеет свои грани профессионального интереса. А тем более – лётная работа, которую вполне можно совмещать с основной специальностью... Вот только не перепутать бы окончательно, где главное дело, а где – второстепенное!

И всё бы вроде хорошо: и экипажи лётную форму поддерживают, и деньги зарабатывают – отнюдь не из госбюджета. Да и на мир люди вдоволь насмотрелись бы... Если бы только «вдруг» не обнаружилось, что «тот» мир ни капли не проще и не слаще «нашего» – скорее даже наоборот... И при всей его суровости, ещё и очень непонятен – одного лишь овладения «их» языком для того, чтобы разглядеть: где и кто каких ямок понарыл, и как бы себе, споткнувшись, лоб на них не расшибить – уже оказывается недостаточно...

Когда в ноябре 1992 года меня глубокой ночью разбудил нежданно-оглушительный телефонный трезвон, мне, конечно же,

и во сне не пригрезилась бы даже малая часть «приключений», которые за этим звонком последовали. В трубке я громко слышал близкий голос давнейшего другана Гудка – лётчика-испытателя фирмы Ильюшина Игоря Гудкова:

– Саня..., привет...! Ка-ак дела?

Его неторопливый, с длинными паузами говор сразу же напомнил курсантскую казарму в Армавирском военном лётном училище и нас обоих, лежащих в темноте после отбоя на двух вплотную стоящих железных койках и тоскующих по ушедшей в прошлое «гражданке». В такие моменты он обычно так же размеренно гудел мне на ухо о чём-то из «той» жизни, а я вслушивался в близкие нам обоим детали, из последних сил борясь с одолевавшим сном...

– !?... Дела ничего, нормально...

– Слушай, Шура, ты сейчас спишь?

– Гудок, посмотри на часы!

– А сколько у вас сейчас времени?

– А у вас? – я определенно начинал злиться!

– Да нет, я серьёзно. У нас сейчас полдень. Шура, я тут на «семьдесят шестой» остаюсь без второго, ты не мог бы полетать с месячишко, мне помочь? Только нужно быстро прилететь – дня через три-четыре. (К тому времени я уже несколько лет периодически «подлётывал» с ильюшинцами на ИЛ-76, в том числе и за рубеж).

– Так ты откуда звонишь-то?

– Из Новой Зеландии.

Я опять недоумеваю и раздражаюсь: то ли он не очень вовремя и неостроумно меня разыгрывает, то ли...

– Ну и как ты хочешь, чтобы я к тебе «быстренько подлетел»?

– С этим всё нормально. В среду наши на «девяносто шестой» из Шереметьево пойдут в Сингапур. Я с шефом договорюсь, они тебя прихватят. А я туда тоже «подскочу»...

Самым поразительным оказалось то, что именно так затем всё и вышло. Выполнив на следующий день в холодной ноябрьской мороси ещё один испытательный полёт на МиГ-29 у себя на фирме, через пару суток я, сидя в пилотском кресле ИЛ-76, поднимался в воздух уже из экзотического душно-влажного Сингапура. Примчавшись на свидание друг с другом из противоположных концов планеты, давние приятели – теперь уже в составе одного экипажа – понеслись дальше, навстречу новым странам и необычным впечатлениям...

Именно так – интересным и приятным приключением (учитывая казавшийся весьма неплохим обещанный заработок в одну с лишком тысячу баксов за месяц) поначалу воспринималась

эта работа. Официально же это именовалось: работа по «мокрому» лизингу российского самолёта ИЛ-76, укомплектованного штатным, в полном объёме подготовленным к полётам на международных воздушных линиях, лётным экипажем и дополнительной (для обеспечения работы «в отрыве от базы») технической бригадой. С партнёрской стороны контракта арендатором воздушного судна выступала новозеландская частная чартерная авиакомпания «Пасифик Экспресс».

Начиналось всё у нас просто прекрасно: страны и континенты, словно в ускоренной ретроспекции «Клуба кинопутешественников», проплывали под крылом и невероятно ярким калейдоскопом отражались в объективе моей видеокамеры: живописные тропики юго-восточной Азии, изумрудно-бриллиантовая россыпь ночных огней вдоль арабских берегов Персидского залива, холодная надменность туманного Альбиона, жаркое дыхание песков и колоритная экзотика африканских флоры и фауны, пёстрое безумство нескончаемых южноамериканских карнавалов…

И вдруг во второй половине декабря мы «споткнулись». Сидим в Льютоне (это аэропорт, расположенный в пригороде Лондона) и никуда не летим: неделю, вторую… Наши «хозяева» объясняют: «Кристмас Холидэй». Рождественские каникулы празднует весь цивилизованный мир, и в это время никаких заказов на чартерные авиаперевозки ждать не приходится.

Ну, что же делать – мы ведь из «не совсем цивилизованного» мира – привыкли, что именно в конце года всегда в любой работе были самые большие авралы. Но коли так, то и мы готовы попраздновать эти самые «Кристмас», а уж затем, по неизменной русской традиции – заодно ещё и наш с детства самый любимый праздник, Новый год!

Правда, потихонечку весь экипаж начали одолевать сомнения: но ведь к Новому году должен подойти и срок окончания контракта, и полный расчёт. Какая уж дальше работа? И хотя романтика путешествий увлекает, да и деньги обещают вроде неплохие, но не может же это длиться неопределённо долго. Как в песне поётся: «Есть ещё у нас дома дела!»

Но пока выбирать не приходилось: деньги только обещали, а фактически платили крохи, да и не весь экипаж был с нами «на борту» – трое ребят из технической команды оставались дожидаться окончания нашего «трансконтинентального круиза» там, откуда он начался – на основной базе компании, в новозеландском городе Окленд. Так что нам пока не оставалось ничего иного, кроме как «на совесть» праздновать их Рождество.

Отзвенели и отпели англичане свой контрастно красочный

(на фоне скучноватой сдержанности повседневных сероватых Британских стилей) «Мэрри Кристмас». Вот и тридцать первое декабря: для них наступили обычные будни, для нас же – черёд попеть свои песни. Добросовестно, с запасом «упаковавшись» всем по-русски необходимым для новогодней вечеринки джентльменским набором, мы полным коллективом оккупировали по такому случаю местный ресторанчик.

С нетерпением глядим на часы – скоро можно начинать. Но…!

Получен сигнал от местных представителей наших новозеландских «хозяев» – так называемой английской фирмы «Джетлиз Интернэшнл», в чьё распоряжение нас передала «Пасифик Экспресс»: быть готовыми по дополнительной команде срочно вылетать. Всерьёз в такое время никто из нас эту команду не воспринял, но, на всякий случай, Игорь дал экипажу общий строгий приказ: воздержаться пока от любого употребления алкоголя.

… В восемь вечера нам скомандовали – на вылет! Маршрут для начала – через Ларнаку (Кипр) в Израиль, Тель-Авив. Детали объяснят там, общая задача – доставка срочного груза в Африку. А по выполнению этого задания экипаж, якобы, вернётся из Африки в Новую Зеландию, и ему заплатят все долги.

В Ларнаке у нас была лишь короткая стоянка для дозаправки. Увидев там же наш аэрофлотовский ТУ-154, мы поспешили к его экипажу – поздравить по-русски с Новым годом, поинтересоваться: как сейчас в России, и погода, и вообще, все дела… Но аэрофлотовский экипаж был весь в своём обычном «бизнес-состоянии»: катя по бетону стоянки по направлению к своей «сто пятьдесят четвёрке» тяжело гружёные сумками тележки, они даже не остановились и лишь, посопев, перекинули нам по паре словечек через плечо. Мы их снисходительно поняли – всё же «наши люди» – и обижаться не стали…

Новый год по всем измерениям – Московскому, Гринвичскому, поясному и местному – мы встретили в воздухе. И с этого момента начался кошмар, в результате которого вместо «одного-двух месячишков непыльной работёнки», мы смогли вернуться домой лишь через полгода, угнав из Южной Африки свой самолёт…

В пыльном, почти лишённом растительности, огромном аэропорту Тель-Авива «Бен Гурион» нас встретили представители частной израильской компании «Маман» и предложили, не теряя времени, приступить к погрузке. Мы попросили уточнить назначение и все детали рейса. А когда поняли, что же там за груз, то просто онемели: от нас требовалось доставить в Луанду, столицу мучающейся уже шестнадцать лет в огне

непрекращающейся гражданской войны Анголы, сорокатонный груз оружия и боеприпасов израильского производства.

Наш экипаж встал «на дыбы». Но они нас тут же загнали в угол. Сначала посулили неплохой денежный бонус. Мы не стали «раскатывать губы», и в конечном результате оказались правы: никто никогда этих дополнительных денег нам так и не заплатил. Затем они предложили официально обсудить наш отказ в свете действующего контракта (не нами подписанного), предупредив, разумеется, о всей полноте ответственности экипажа: юридической, материальной и прочих.

Отказываетесь?

Тогда, будьте любезны, решите: кто и каким образом оплатит неустойку за срыв контракта. Или же, как виновные, вы понесёте ответственность в соответствии с законами той страны, на территории которой в данный момент находитесь.

Конечно же, детального знатока всех такого рода юридических тонкостей вообще и нашего контракта – в частности, в экипаже не нашлось. А они нам показали бумаги и популярно объяснили, что наш контракт возбраняет лишь те воздушные перевозки, в которых характер груза или иные обстоятельства несут прямую угрозу безопасности полёта, или же противоречат нормам лётных правил.

Апеллировать было не к чему: никакие наши наставления по производству полётов таких ситуаций не предусматривали, груз же, несмотря на его характер, был упакован в соответствии с международным стандартом безопасности авиационных перевозок «IATA»: отдельно – боеприпасы, в одних коробках – оружие, в других ящиках – взрыватели. Никаких же иных ограничений: ни по ареалу перевозок, ни по характеру груза, ни, тем более, по моральным или политическим «противопоказаниям» – наш контракт, подписанный в Москве отнюдь не нами, а вновь взращёнными «чиновниками-бизнесменами», не предусматривал в принципе.

В долговую яму израильской тюрьмы садиться никто из членов экипажа не хотел. А впереди было обещанное возвращение в Окленд и оттуда – домой.

Выбора не было!...

Уже перед самым вылетом, при подаче флайт-плана, нам дали «ненавязчивый совет»: так как каирская зона с территории Израиля никакие борты в воздушное пространство Египта не пропускает, нужно забить в компьютер два флайт-плана: Тель-Авив – Ларнака и Ларнака – Луанда.

Почувствовав возможность очередного подвоха, мы уточнили:

– Ну хорошо, скажем – мы подали два разных флайт-плана. А

дальше что, как на самом деле лететь-то?

– А так и лететь, – был ответ, – отойти в зону Кипра, чтобы убедить египтян, что вы идёте из Ларнаки, а уж оттуда в воздухе повернуть и, не садясь, идти дальше на юг через Каир.

– Сволочи! – выругался я мысленно. Топлива на маршрут и так на пределе, а тут ещё из-за их трюков нам крюк в пол-Средиземноморья загибать. Но спорить уже не было сил. И тогда мы подумали: да и чёрт с ними, наколются – так они сами. Полетим – как говорят..., а подопрёт остаток – сядем на запасной, благо почти над всей Африкой ПМУ. И пускай там они сами переплачивают за лишнюю посадку!

Но всё вышло хуже: это были ребята из тех, которые сами наколют любого. Я уже не помню точно, кто из них и когда нам эдак с хитренькой улыбочкой, как бы невзначай, заметил:

– А какой вы там рассчитываете запасной?

– Отличный – Киншаса, Заир. Прямо на линии пути!

– Оул-л Райт...!

И ещё через какое-то время, уже в полёте над Средиземным морем, наш флайт-менеджер очень вежливо попросил, пожалуйста, не рассчитывать на посадку в Киншасе. И вообще, с этим грузом – нигде больше, кроме Луанды. Там нас уже ждут... А сев на любой другой аэродром, мы рискуем больше никогда никуда оттуда не улететь!

Этот рейс мы вымучили!

Всю территорию Заира мы пересекли по воздуху просто как партизаны, не откликаясь ни на какие запросы. Дошли до Луанды глубокой ночью, сели «на соплях» – с остатком вполовину меньше аварийного... В удушающей африканской тьме, валясь с ног от усталости, мы заснули тогда сразу после разгрузки, прямо в самолёте и были в усмерть искусаны мириадами малярийных комаров. Подошедшие с утра к нам с соседней стоянки наши коллеги-вертолётчики, летавшие на МИ-восьмых под флагом ООН, глянув на нас аж оторопели: буквально незадолго до этого одного из членов их экипажа увезли с малярией, давшей энцефалитное осложнение, в госпиталь в соседнюю Намибию – сказали, что он безнадёжен... По совету тех ребят мы потом дня три делали «профилактику» джин-тоником. Тогда нас пронесло...

Затем была сплошная многомесячная череда то необъяснимых стоянок, то кошмарных «гонок» по всей планете. И уж на какие только континенты, большие и маленькие острова и страны, мы ни садились, куда мы только ни обращались за защитой: и по телефону в Москву, и очно – в наши посольства. Везде нам давали разные ответы и советы: от приказа плюнуть на всё и порвать контракт, до «мы вас сюда не приглашали и не

нанимали». И за всеми ответами чувствовалось всеобщее чиновничье бессилие – ни один из них не давал продуманных, здравых рекомендаций: каким образом нам возвратиться домой цивилизованным путём. И при этом получить, пускай не компенсации и бонусы, а хотя бы заработанные экипажем деньги. Как мог любой из нас, после всех мытарств и скитаний, объяснить себе и своей семье, что вернулся домой оплёванным голодранцем?

И таких вот, как мы, обманутых русских ребят, разбросано по миру сотни. Никто их не защищает и себя в ответе за их обман не считает. Как остро, бывало, резанёт по сердцу увиденное по телевизору где-нибудь в Австралии сообщение «CNN» о только что сбитом в Анголе вертолёте российского производства и погибшем экипаже... Ведь мы-то знаем, кто там «пашет» на МИ-восьмых – это, быть может даже, именно те ребята, с которыми пару недель назад мы «братались» экипажами на борту греческого теплохода, стоящего в качестве плавучей гостиницы на причале песчаной стрелки залива в Луанде.

Всё чаще нам казалось, что директора этих странных авиакомпаний: новозеландской «Пасифик Экспресс» и английской «Джетлиз Интернэшнл», еврей Саймон Лагаф и канадец Доналд Дьюк – нас просто надувают, и их путь в бизнесе – грязный. А в таком случае, в один прекрасный день можно запросто ожидать их исчезновения без проплат по всем долгам – и тогда наша дорога домой вообще стала бы непредсказуемой.

Кстати, раз уж я упомянул об этих «фанни-бизнесменах», Саймоне Лагафе и Доналде Дьюке, хотелось бы сделать небольшое отступление.

Ко времени начала работы по этому контракту у меня уже был определённый опыт работы за рубежом, и свои впечатления я уже не сверял, как это бывало поначалу, с ранее, «под железным занавесом» полученными представлениями о западных предпринимателях. И как-то раз вдруг, непроизвольно, но в сердцах брошенное кем-то из экипажа в их адрес выражение: «У, проклятые акулы!» – неожиданно шокировало меня тем, что имидж обоих этих джентльменов странным образом соответствовал тем архаичным образам «империалистических хищников», которые в юности нам рисовали на каждом углу.

Дьюк был словно ожившим персонажем капиталиста с постреволюционных карикатур: маленький, толстенький, напомаженный, со сверкающим дорогим кольцом на мизинце, непрерывно смолящий вонючую сигару и постоянно говорящий длинные и всегда оставляющие осадок лживости слащавые речи. Напротив, Лагаф казался воплощением «современного

противника»: высокий, плечистый гражданин Израиля, состоящий офицером на действительной воинской службе в Израильских ВВС (правда, служба у него была интересная: один или два месяца в году – у себя в стране что-то вроде наших военных сборов, остальное же время – частный бизнес по всему миру). Обычной его манерой разговора были отрывистые и конкретные деловые фразы, за которыми частенько чувствовалось презрительное к нам отношение. Мышление – прагматичное, лишённое эмоциональных сбоев, старающееся игнорировать практически любые проявления человеческого фактора. Я думаю, что последнее по отношению к нашему экипажу и явилось его самой большой ошибкой, разрушившей все наши надежды на возможность компромиссно договориться.

Мы очень долго и терпеливо ждали расчёта. Долг экипажу всё рос, словно снежный ком, и давил нас, как петля удавки. Наконец, перевезя в очередной раз в Африку, в Мозамбик военный персонал из Уругвая и перелетев затем (так как оставаться в столице Мозамбика Мапуту было небезопасно) в Йоханнесбург (ЮАР), мы с Гудком приняли окончательное решение: ждать больше нечего, нужно «дёргать». Вот только далековато до России, одним махом не дотянуть. И как назло: никаких перспектив подлететь куда-то поближе, в Европу или на Ближний Восток.

Тогда мы начали тщательно разрабатывать варианты плана нашего побега. В конце концов, мне удалось извлечь из дьявольской путаницы вариантов скай-планов, разрабатывавшихся для «Пасифик Экспресс» канадским аэронавигационным центром, факс с номерами дипломатических разрешений на какой-то сорвавшийся заказ из Южной Африки куда-то ещё – то ли в Европу, то ли в Саудовскую Аравию. Главное, что в нужную нам сторону – на север от экватора, через всю Африку. А там уж и до России недалеко: благо мы, в отличие от наших несчастных вертолётчиков, летаем на ИЛ-76. Рассматривавшимися же в тот момент перспективами для нас были заказы на серию перевозок либо оружия в Хорватию, либо каких-то «химикатов» в Колумбию. Стало ясно: это наш реальный шанс. Возможно – единственный!

Теперь настала очередь действовать Игорю. Весьма оперативно и конспиративно (не дай бог, что-то пронюхают наши «хозяева» – мигом скрутят все наши планы и нас вместе с ними в бараний рог) мы «надрывали» телефонные провода. Игорь предметно договорился со своим московским начальством, что те обеспечат в Центральном Управлении международных воздушных сообщений («ЦУ МВС») телекс-указание представителям

Аэрофлота: везде заправлять и обеспечивать пролёт нашего борта без выплат, все расчёты будут произведены в Москве.

Всё сработало чётко!

Представитель Аэрофлота в Южно-Африканской Республике оказался на удивление понятливым и порядочным человеком, жаль лишь, что в той сумасшедшей обстановке у нас уже не хватило времени и внимания познакомиться с ним поближе. Он без лишних разговоров, оперативно выполнил все наши просьбы: залил наш самолёт «под завязку» керосином, организовал в соответствии с «липовыми» дипразрешениями подачу плана и в нужный момент подослал к гостинице в центре Йоханнесбурга автобус.

Оставалось два последних, но самых щекотливых дела: смыться всему экипажу из гостиницы, за которую уже недели три как не было уплачено, и отделаться от везде следовавшего с экипажем нашего «Киви» – новозеландского флайт-менеджера. Делать всё было необходимо только наверняка.

Я решил, что самый верный путь выполнить обе задачи – это «скрестить» их. И мы разыграли наш финальный спектакль.

«Кэптэйн» Гудков дал строжайшую команду: всем членам экипажа беспрекословно, по одному-двое (не больше, чтобы стоящие у дверей отеля секьюрити ничего не заподозрили) выйти с личными вещами из гостиницы и собраться в стоящем за углом автобусе. Убедившись, что все вышли, я последним вошёл в автобус, оставил там свои сумки, собрал у всего экипажа электронные ключи от комнат и вернулся в лобби отеля.

Симпатичная молоденькая негритянка у стойки с милой улыбкой выполнила мою просьбу – выдать компьютерную распечатку счёта за проживание нашего «нью зиланд эйр кру». Ждала, что сейчас сполна заплатят. Но когда я, просмотрев не спеша с деловым видом этот список, изрёк ей по-английски:

– Боюсь, мисс, что получить эту плату Вам может оказаться проблематично, – и выложил на стойке перед ней электронные ключи от всех наших номеров, она поначалу онемела… и даже на тёмнокожем фоне заметно побледнела. Но я тут же «услужливо» пришёл ей на помощь:

– Разве что вы поинтересуетесь об этом сейчас у флайт-менеджера экипажа, мистера Стива Бэйтса. Он находится в своём номере 3309, я только что говорил с ним.

Она судорожно схватила телефонную трубку. Я действительно знал, что наш «Киви» в тот момент был у себя – в этот период из-за массовых демонстраций протеста чернокожего населения на улицы Йоханнесбурга выходить было небезопасно, и мы все дни проводили в гостинице, находя каждый себе занятия

«в меру своей испорченности». Стив в это время обычно покуривал марихуанку...

А мне, через силу улыбаясь, приходилось продолжать стоять напротив стойки: не дай Бог так сразу сорваться – дежурящим у дверей отеля секьюрити, службе охраны, чтобы задержать меня сейчас было достаточно одного её жеста.

По её просветлевшему миловидному лицу я понял, что долгожданный ответ Стива-Киви был услышан. Затем я вежливо попрощался и, убедившись, что после её короткой фразы, секьюрити тут же направились к лифту, неторопливо вышел на улицу...

... Мы прошили всю Африку насквозь с юга на север, где-то пользуясь теми фиктивными дипразрешениями, а где это «не проходило» – просто храня, как партизаны, молчание в эфире и игнорируя все запросы с земли.

Сели в Ларнаке и чуть ли не обниматься бросились к аэрофлотовским представителям: мы не новозеландские, мы наши, русские, бежим к себе домой.

Кипрские представители Аэрофлота оказались неплохими «нашими» ребятами: от них «потягивало» приличным душком, и у них уже была вся необходимая информация про наш борт. Чуть похмелившись, они нас без задержек заправили, и мы пошли домой.

Вечером того же дня, в пятницу 5 мая 1993 года – больше, чем через полгода после отлёта с Родины, наш славный трудяга ИЛ-76 зашуршал пневматиками о родной бетон шереметьевской полосы.

Возвращение в Россию после полугодового отсутствия в столь тревожное время было весьма болезненным. Очень многое изменилось за этот период, и было трудно «восстановить ориентировку», разобраться: как в повседневных деталях, так и вообще, по большому счёту – что же на самом деле происходит?

Другими стали деньги, совершенно иными цены, поменялись многие маршруты и расписания общественного транспорта. Смутно проглядывались совсем новые тенденции в общественных отношениях, и, всматриваясь внимательнее в окружающих людей, я видел существенные – непонятно только, хорошие или плохие – изменения. Быстро «влиться» не получалось, и зачастую я чувствовал себя дезориентированным.

Я продолжил работать на фирме Микояна. Мы вроде бы и летали, но по большей части – транспортные полёты. Пользуясь «испытательской» универсальностью – на различных типах тяжёлых машин и, используя разноплановые знания и опыт работы за рубежом, от разговорного языка и навигационных

правил, до действий в весьма нестандартных «их» ситуациях, – в заграничные чартерные рейсы. Иногда – на показной пилотаж или личную тренировку на истребителях. Совсем изредка, словно во сне – на лётные испытания.

Но… перо выпадает из рук!

Вроде и есть ещё, что описать, в чём исповедаться…

30 июля 1993 года я стал лётчиком-испытателем первого класса… И в одном только 1993 году я дважды ещё оказывался в аварийных ситуациях, заканчивавшихся совсем не штатным касанием колёс о полосу, а весьма немягким соударением с землёй. И эту твердыню прочувствовал собственным хребтом, без амортизации. Многое передумал, перестрадал. Было и чувство гордости за то, как всё-таки смог выкрутиться из сложной ситуации в одном случае, и жёг позор за свои оплошности в другом. Судьба – суровый преподаватель, и за «просто так» она своей мудрости не передаёт. Порой приходится дорого платить за получаемые от неё знания!

Не знаю, найдётся ли когда-нибудь достаточно сил написать и об этом…

Но и в той ситуации я всё не мог понять, как дальше толковать происходящее. «Ориентировка не восстанавливалась». Ответа на вопросы: что же всё-таки происходит здесь, на моей родной земле, за какие грехи окружающим достойным людям ниспосылаются все нынешние мучения (и, как правило, тем большие, чем более достойный человек), какую же действительную – не декларативную – цель ставят перед собой те «наверху», которым вдруг стало дано право принимать решения, предопределяющие судьбы миллионов ныне живущих и их потомков – не находилось!…

Словно тонущий, я продолжаю цепляться за любую возможность летать: там, в небе, всё кажется совсем иным – гораздо чище. Суровее, но правдивее. И люди, поднимаясь туда, становятся совершенно другими. Хочется там оставаться всегда!

Но в баках кончается топливо…

Нужно опять заходить на посадку!…

P.S.:

2 октября 1999 года при выполнении ответственного служебного авиарейса на ИЛ-76 на западноафриканский аэродром Лунги (близ города Фритаун, Сьерра-Лионе) экипаж И.Гудкова был вынужден заночевать в самолёте…

Через несколько дней, по возвращении домой, у Игоря возникли симптомы, сначала напоминавшие грипп… Факт его заражения фильтрующимся вирусом тропической малярии был установлен слишком поздно: врачи помочь ему

были уже бессильны. Редкая, особо агрессивная форма проявления заболевания привела к его скоропостижной гибели. В понедельник, 18 октября 1999 года он ушёл от нас навсегда.

«БОРОТЬСЯ И ИСКАТЬ, НАЙТИ И НЕ СДАВАТЬСЯ»

"В воскресенье вечером, 6 августа 1967 года, во Франции при тушении большого лесного пожара, в сложных условиях гористой местности потерпел катастрофу вертолёт МИ-6.

Экипаж в составе: командира корабля – Героя Советского Союза, заслуженного лётчика-испытателя СССР Ю.А.Гарнаева, второго пилота Ю.Н.Петера, штурмана В.Ф.Иванова, бортинженера С.А.Бугаенко, бортрадиста Б.Н.Столярова, инженеров-испытателей А.Я.Чулкова, В.П.Молчанова и двух французских специалистов: Сандоза и Тэпфера – погиб".

Сообщение ТАСС

Из последних записей в дневнике Юрия ГАРНАЕВА:

Когда я был мальчишкой (по году рождения я ровесник Октября), я много читал Жюля Верна. Был тяжёлый 1926 год. Я только научился читать и с упоением читал романы Жюля Верна и потом вдруг был очень разочарован, когда узнал, что он написал свои чудесные произведения, никуда не выезжая, почти не выходя из дома. Но он был великий фантаст, и теперь мы видим, что его гениальная фантазия сбывается.

Романтика наших дней, даже если она и кажется фантастической, – в труде. Первый мой шаг в жизни – токарь. Потом индустриальный техникум. Об авиации я сначала даже не мечтал – время было слишком трудное. Семья наша жила бедно, я ведь наелся в первый раз досыта, когда попал уже в лётную школу.

Профессия лётчика всегда была романтичной. Я уже пролетал почти тридцать лет, последний полёт сделал сегодня, пять часов назад, но для меня он всё равно романтика. И теперь уже мы, опытные лётчики, не романтики, а фанатики своего дела. Мы его любим и не променяем ни на что. Профессия испытателя очень интересна, хотя и трудна. Ежедневно мы сталкиваемся с новыми задачами, их разнообразию нет предела.

До войны испытателям приходилось преодолевать много различных барьеров, штопоров, вибраций. Потом авиация подошла к скорости звука. Это был нелёгкий период. Немцы в конце войны хотели взять реванш и вовсе не считались с жизнью лётчиков,

когда строили реактивные самолёты. У нас было иначе. Были модели, которые помогли раскрыть тайну звукового барьера. А сейчас мы уже подошли к трём скоростям звука – рекорд Мосолова. Серьёзным делом была подготовка к запуску космонавтов. Это огромная работа, и не случайно все наши космонавты с успехом выполнили свои задачи: в их воспитание и тренировку был вложен труд конструкторов, инженеров, лётчиков.

В области авиации ещё много всяких тайн и много будет различных барьеров. Если сейчас мы достигли высоты в 35 километров (этот рекорд тоже принадлежит Мосолову), то космонавты летают на высоте больше двухсот. Область полёта между этими высотами остаётся ещё малоисследованной – значит, будут новые самолёты, ракетопланы, они уйдут туда, сделают своё дело, успешно вернутся и сядут на землю.

У нас работа организована так, что в ней участвует большой коллектив, мы всегда чувствуем локоть товарища. Мы не испытываем в воздухе трагического одиночества... Наша романтика коллективная...

В работе испытателя немало трудных моментов. Надо учить летать машину и самому учиться летать на ней, а после этого сделать её доступной любому лётчику. Чтобы исключить неприятности, приходится заранее самому создавать аварийные ситуации и искать выход. Например, штопор, отказ двигателя, пожар, посадка без двигателя. Но мы готовимся к трудным делам заранее. И выполняем их успешно.

Хотя мы поднимаемся очень высоко, все мы очень любим землю и всегда помним о ней. Земля не оставляет нас в полёте, и поэтому мы не чувствуем в воздухе одиночества.

Мы не считаем свою работу похожей на риск игрока. Игрок тешит сам себя, а мы работаем. Для нас это значит жить. Жить во что бы то ни стало! Это делает волю напряжённой и острой, начинаешь соображать быстрей, чем это кажется возможным. Не думаешь о неудаче. Не веришь в неё.

В этом – главное! Такая профессия.

Смысл жизни там, где борьба и победа – над сложностью твоей работы, над скоростью и высотой!

1967 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Многие вещи вокруг стали видеться мне сейчас в совершенно ином свете. Один за другим рушатся казавшиеся раньше столь незыблемыми критерии и стереотипы. Порой кажется, что теряешь свою главную жизненную точку опоры. И лишь иногда,

вдруг, как вспышка среди всей этой суеты, отчётливо высвечиваются те немногочисленные идеалы, которые никогда не должны обесцениваться...

Интересное отражение мучающих меня сомнений я нашёл неожиданно в заметке известного публициста Андрея Яхонтова в одной из популярных московских газет:

"Мне говорят: «Странно, ты вспоминаешь... И сам ещё вроде не старый. Для мемуаров не пришла пора». Я стал задумываться: в самом деле, почему? И, кажется, понял. Ухнул в прошлое огромный, тяжеленный кусок жизни, по существу даже несколько жизней. Сколько было ошибок, колебаний, верных и неправильных решений, счастливых и несчастливых встреч! И вот сегодня я – такой как есть.

... Раньше мне не хотелось этого писать. А теперь появилась потребность осмыслить, как я стал собой нынешним".

... Закончу словами великого лётчика, графа Антуана Мари Роже де Сент-Экзюпери, высказанными им в далёком 1933 году:

"Величие всякого ремесла, быть может, прежде всего в том, что оно объединяет людей. Есть только одна подлинная ценность – это связь человека с человеком.

Работая лишь только для накопления материальных благ, мы сами строим себе тюрьму. Одинокие, мы запираемся с нашим призрачным сокровищем, ради которого не стоит жить".

"Главное?

Вероятно, главное – это не только великая радость нашего ремесла и не только связанные с нашим ремеслом невзгоды. Главное – тот взгляд на жизнь, до которого возвышают эти радости и невзгоды".

1994 г.